

Joint Aviation Requirements

JAR-OPS 1 (deutsch)

Gewerbsmäßige Beförderung von Personen
und Sachen in Flugzeugen

in der Fassung vom 1. Jänner 2005

Stand: Ergänzung 8

**Prüfliste
JAR-OPS 1**

Seite	ÖNfL II-B	Seite	ÖNfL II-B	Seite	ÖNfL II-B
1	1/05	E-16	1/05	N-1	1/05
2	1/05	E-17	1/05	N-2	1/05
3	1/05	E-18	1/05	N-3	1/05
4	1/05			N-4	1/05
5	1/05	F-1	1/05	N-5	1/05
6	1/05	F-2	1/05	N-6	1/05
7	1/05			N-7	1/05
8	1/05	G-1	1/05	N-8	1/05
9	1/05	G-2	1/05	N-9	1/05
10	1/05	G-3	1/05	N-10	1/05
11	1/05	G-4	1/05	N-11	1/05
12	1/05	G-5	1/05	N-12	1/05
13	1/05	G-6	1/05	N-13	1/05
14	1/05				
A-1	1/05	H-1	1/05	O-1	1/05
		H-2	1/05	O-2	1/05
		H-3	1/05	O-3	1/05
B-1	1/05	H-4	1/05	O-4	1/05
B-2	1/05	H-5	1/05	O-5	1/05
B-3	1/05	H-6	1/05	O-6	1/05
B-4	1/05			O-7	1/05
B-5	1/05	I-1	1/05	O-8	1/05
B-6	1/05	I-2	1/05	O-9	1/05
B-7	1/05	I-3	1/05	O-10	1/05
B-8	1/05	I-4	1/05	O-11	1/05
B-9	1/05			O-12	1/05
B-10	1/05	J-1	1/05		
B-11	1/05	J-2	1/05	P-1	1/05
B-12	1/05	J-3	1/05	P-2	1/05
B-13	1/05	J-4	1/05	P-3	1/05
B-14	1/05	J-5	1/05	P-4	1/05
B-15	1/05	J-6	1/05	P-5	1/05
		J-7	1/05	P-6	1/05
C-1	1/05	J-8	1/05	P-7	1/05
C-2	1/05	J-9	1/05	P-8	1/05
C-3	1/05			P-9	1/05
C-4	1/05	K-1	1/05	P-10	1/05
		K-2	1/05	P-11	1/05
D-1	1/05	K-3	1/05	P-12	1/05
D-2	1/05	K-4	1/05	P-13	1/05
D-3	1/05	K-5	1/05	P-14	1/05
D-4	1/05	K-6	1/05	P-15	1/05
D-5	1/05	K-7	1/05		
D-6	1/05	K-8	1/05	Q-1	1/05
D-7	1/05	K-9	1/05		
D-8	1/05	K-10	1/05	R-1	1/05
D-9	1/05	K-11	1/05	R-2	1/05
D-10	1/05	K-12	1/05	R-3	1/05
D-11	1/05	K-13	1/05	R-4	1/05
D-12	1/05	K-14	1/05	R-5	1/05
D-13	1/05	K-15	1/05	R-6	1/05
D-14	1/05	K-16	1/05	R-7	1/05
D-15	1/05	K-17	1/05		
D-16	1/05	K-18	1/05	S-1	1/05
D-17	1/05	K-19	1/05		
D-18	1/05	K-20	1/05		
		K-21	1/05		
E-1	1/05	K-22	1/05		
E-2	1/05	K-23	1/05		
E-3	1/05	K-24	1/05		
E-4	1/05	K-25	1/05		
E-5	1/05				
E-6	1/05	L-1	1/05		
E-7	1/05	L-2	1/05		
E-8	1/05	L-3	1/05		
E-9	1/05				
E-10	1/05	M-1	1/05		
E-11	1/05	M-2	1/05		
E-12	1/05	M-3	1/05		
E-13	1/05	M-4	1/05		
E-14	1/05				
E-15	1/05				

GESAMTINHALTSÜBERSICHT

INHALTSVERZEICHNIS

ABSCHNITT A	-	GELTUNGSBEREICH
ABSCHNITT B	-	ALLGEMEINES
ABSCHNITT C	-	LUFTVERKEHRSBETREIBERZEUGNIS UND AUFSICHT ÜBER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN
ABSCHNITT D	-	BETRIEBLICHE VORSCHRIFTEN
ABSCHNITT E	-	ALLWETTERFLUGBETRIEB
ABSCHNITT F	-	FLUGLEISTUNGEN - ALLGEMEIN
ABSCHNITT G	-	FLUGLEISTUNGSKLASSE A
ABSCHNITT H	-	FLUGLEISTUNGSKLASSE B
ABSCHNITT I	-	FLUGLEISTUNGSKLASSE C
ABSCHNITT J	-	MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE
ABSCHNITT K	-	INSTRUMENTE UND AUSRÜSTUNGEN
ABSCHNITT L	-	KOMMUNIKATIONS- UND NAVIAGTIONSAUSRÜSTUNG
ABSCHNITT M	-	INSTANDHALTUNG
ABSCHNITT N	-	FLUGBESATZUNG
ABSCHNITT O	-	KABINENBESATZUNG
ABSCHNITT P	-	HANDBÜCHER, BORDBÜCHER UND AUFZEICHNUNGEN
ABSCHNITT Q	-	FLUGZEITEN, FLUGDIENSTZEITEN UND RUHEZEITEN
ABSCHNITT R	-	BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER IM LUFTVERKEHR
ABSCHNITT S	-	LUFTSICHERHEIT (SECURITY)

INHALTSVERZEICHNIS

Paragraph		Seite
ABSCHNITT A - GELTUNGSBEREICH		
JAR-OPS 1.001	Geltungsbereich	1-A-1
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.001	Spätere Geltungstermine in JAR-OPS 1	1-A-1
ABSCHNITT B - ALLGEMEINES		
JAR-OPS 1.005	Allgemeine Vorschriften	1-B-1
JAR-OPS 1.010	Ausnahmen	1-B-1
JAR-OPS 1.015	Betriebliche Anweisungen der Luftfahrtbehörde	1-B-1
JAR-OPS 1.020	Gesetze, Vorschriften und Verfahren - Pflichten des Luftfahrtunternehmers	1-B-1
JAR-OPS 1.025	Gemeinsame Sprache	1-B-1
JAR-OPS 1.030	Mindestausrüstungslisten - Pflichten des Luftfahrtunternehmers	1-B-1
JAR-OPS 1.035	Qualitätssystem	1-B-2
JAR-OPS 1.037	Unfallverhütung und Flugsicherheitsprogramm	1-B-2
JAR-OPS 1.040	Zusätzliche Besatzungsmitglieder	1-B-2
JAR-OPS 1.045	Reserviert	1-B-3
JAR-OPS 1.050	Angaben über den Such- und Rettungsdienst	1-B-3
JAR-OPS 1.055	Aufzeichnungen über mitgeführte Not- und Überlebensausrüstung	1-B-3
JAR-OPS 1.060	Notwasserung	1-B-3
JAR-OPS 1.065	Beförderung von Kriegswaffen und Kampfmitteln	1-B-3
JAR-OPS 1.070	Beförderung von Sportwaffen und Munition	1-B-3
JAR-OPS 1.075	Beförderung von Personen	1-B-3
JAR-OPS 1.080	Beförderung von gefährlichen Gütern im Luftverkehr	1-B-4
JAR-OPS 1.085	Pflichten der Besatzung	1-B-4
JAR-OPS 1.090	Befugnisse des Kommandanten	1-B-5
JAR-OPS 1.095	Befugnis zum Rollen eines Flugzeuges	1-B-5
JAR-OPS 1.100	Zutritt zum Cockpit	1-B-5
JAR-OPS 1.105	Unerlaubte Beförderung	1-B-6

Paragraph		Seite
JAR-OPS 1.110	Tragbare elektronische Geräte	1-B-6
JAR-OPS 1.115	Alkohol und andere Rauschmittel	1-B-6
JAR-OPS 1.120	Gefährdung der Sicherheit	1-B-6
JAR-OPS 1.125	Mitzuführende Dokumente	1-B-6
JAR-OPS 1.130	Mitzuführende Handbücher	1-B-6
JAR-OPS 1.135	Zusätzliche mitzuführende Unterlagen und Formblätter	1-B-7
JAR-OPS 1.140	Am Boden aufzubewahrende Unterlagen	1-B-7
JAR-OPS 1.145	Vollmacht zur Überprüfung	1-B-7
JAR-OPS 1.150	Vorlage von Unterlagen, Dokumenten und Aufzeichnungen	1-B-8
JAR-OPS 1.155	Aufbewahrung von Unterlagen	1-B-8
JAR-OPS 1.160	Aufbewahrung, Vorlage und Verwendung von Aufzeichnungen der Flugschreiber	1-B-8
JAR-OPS 1.165	Vermieten und Anmieten (Leasing)	1-B-9
JAR-OPS 1.170	Reserviert	1-B-10

ABSCHNITT C – LUFTVERKEHRSBETREIBERZEUGNIS UND AUFSICHT ÜBER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN

JAR-OPS 1.175	Allgemeine Vorschriften für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses	1-C-1
JAR-OPS 1.180	Ausstellung und Änderung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses sowie Aufrechterhaltung seiner Gültigkeit	1-C-2
JAR-OPS 1.185	Administrative Anforderungen	1-C-2
JAR-OPS 1.190	Reserviert	1-C-3
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.175	Inhalt und festgelegte Bedingungen des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses	1-C-3
Anhang 2 zu JAR-OPS 1.175	Leitung und Organisation eines Luftfahrtunternehmens	1-C-3

ABSCHNITT D - BETRIEBLICHE VERFAHREN

JAR-OPS 1.195	Betriebliche Steuerung und Überwachung	1-D-1
JAR-OPS 1.200	Betriebshandbuch	1-D-1
JAR-OPS 1.205	Befähigung des Betriebspersonals	1-D-1
JAR-OPS 1.210	Festlegung von Verfahren	1-D-1

Paragraph		Seite
JAR-OPS 1.215	Inanspruchnahme der Flugverkehrsdienste	1-D-1
JAR-OPS 1.216	Anweisungen während dem Flug	1-D-1
JAR-OPS 1.220	Auswahl von geeigneten Flugplätzen durch den Luftfahrtunternehmer	1-D-1
JAR-OPS 1.225	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen	1-D-1
JAR-OPS 1.230	Instrumentenabflug- und Instrumentenanflugverfahren	1-D-2
JAR-OPS 1.235	Lärminderungsverfahren	1-D-2
JAR-OPS 1.240	Flugstrecken und -gebiete	1-D-2
JAR-OPS 1.241	Flüge in bestimmten Lufträumen mit verringerter Höhenstaffelung (Reduced Vertical Separation Minima (RVSM))	1-D-2
JAR-OPS 1.243	Flüge in Gebieten mit besonderen Navigationsanforderungen	1-D-2
JAR-OPS 1.245	Größte Entfernung von einem geeigneten Flugplatz für zweimotorige Flugzeuge ohne ETOPS Genehmigung	1-D-3
JAR-OPS 1.246	Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen (ETOPS)	1-D-4
JAR-OPS 1.250	Festlegung von Mindestflughöhen	1-D-4
JAR-OPS 1.255	Kraftstoff	1-D-4
JAR-OPS 1.260	Beförderung von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit	1-D-5
JAR-OPS 1.265	Beförderung von Fluggästen, denen die Einreise verwehrt wurde, und von zwangsweise abgeschobenen oder in Gewahrsam befindlichen Personen	1-D-6
JAR-OPS 1.270	Verstauen von Gepäck und Fracht	1-D-6
JAR-OPS 1.275	Reserviert	1-D-6
JAR-OPS 1.280	Belegung der Fluggastsitze	1-D-6
JAR-OPS 1.285	Unterweisung der Fluggäste	1-D-6
JAR-OPS 1.290	Flugvorbereitung	1-D-7
JAR-OPS 1.295	Auswahl von Flugplätzen	1-D-7
JAR-OPS 1.297	Planungsmindestbedingungen für IFR Flüge	1-D-8
JAR-OPS 1.300	Flugplanabgabe an die Flugverkehrsdienste	1-D-10
JAR-OPS 1.305	Betanken oder Enttanken während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen	1-D-10
JAR-OPS 1.307	Betanken oder Enttanken mit Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich (wide cut fuel)	1-D-10

Paragrah		Seite
JAR-OPS 1.310	Besatzungsmitglieder auf ihren Plätzen	1-D-10
JAR-OPS 1.315	Hilfseinrichtungen für die Noträumung	1-D-11
JAR-OPS 1.320	Sitze und Anschnallgurte	1-D-11
JAR-OPS 1.325	Sicherung von Fluggasträumen und Küchen	1-D-11
JAR-OPS 1.330	Zugang zur Notausrüstung	1-D-11
JAR-OPS 1.335	Rauchen an Bord	1-D-11
JAR-OPS 1.340	Wetterbedingungen	1-D-12
JAR-OPS 1.345	Eis und andere Ablagerungen Bodenverfahren	1-D-12
JAR-OPS 1.346	Eis und andere Ablagerungen Flugverfahren	1-D-12
JAR-OPS 1.350	Betriebsstoffmengen	1-D-12
JAR-OPS 1.355	Bedingungen für den Start	1-D-12
JAR-OPS 1.360	Anwendung von Wettermindestbedingungen für den Start	1-D-13
JAR-OPS 1.365	Mindestflughöhen	1-D-13
JAR-OPS 1.370	Simulation von außergewöhnlichen Zuständen im Flug	1-D-13
JAR-OPS 1.375	Kraftstoffmanagement während des Fluges	1-D-13
JAR-OPS 1.380	Reserviert	1-D-13
JAR-OPS 1.385	Gebrauch von Zusatzsauerstoff	1-D-13
JAR-OPS 1.390	Kosmische Strahlung	1-D-13
JAR-OPS 1.395	Bodenannäherung	1-D-14
JAR-OPS 1.398	Verwendung des Kollisionswarnsystems (Airborne Collision Avoidance System (ACAS))	1-D-14
JAR-OPS 1.400	Anflug- und Landebedingungen	1-D-14
JAR-OPS 1.405	Beginn und Fortsetzung des Anfluges	1-D-14
JAR-OPS 1.410	Betriebsverfahren - Flughöhe über der Schwelle	1-D-14
JAR-OPS 1.415	Bordbuch	1-D-15
JAR-OPS 1.420	Meldung besonderer Ereignisse	1-D-15
JAR-OPS 1.425	Reserviert	1-D-16
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.270	Verstauen von Gepäck und Fracht	1-D-16

Paragraph		Seite
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.305	Betanken oder Enttanken während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen	1-D-17
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.375	Kraftstoffmanagement während des Fluges	1-D-17
ABSCHNITT E - ALLWETTERFLUGBETRIEB		
JAR-OPS 1.430	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen - Allgemeines	1-E-1
JAR-OPS 1.435	Begriffsbestimmungen	1-E-1
JAR-OPS 1.440	Flugbetrieb bei geringer Sicht - Allgemeine Betriebsregeln	1-E-2
JAR-OPS 1.445	Flugbetrieb bei geringer Sicht - Flugplätze	1-E-2
JAR-OPS 1.450	Flugbetrieb bei geringer Sicht - Schulung und Qualifikationen	1-E-2
JAR-OPS 1.455	Flugbetrieb bei geringer Sicht - Betriebsverfahren	1-E-2
JAR-OPS 1.460	Flugbetrieb bei geringer Sicht - Mindestausrüstung	1-E-3
JAR-OPS 1.465	Betriebsmindestbedingungen für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR)	1-E-3
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.430	Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen	1-E-3
Anhang 2 zu JAR-OPS 1.430(c)	Flugzeugkategorien - Allwetterflugbetrieb	1-E-10
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.440	Flugbetrieb bei geringer Sicht - Allgemeine Betriebsregeln	1-E-11
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.450	Flugbetrieb bei geringer Sicht - Schulung und Qualifikationen	1-E-12
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.455	Flugbetrieb bei geringer Sicht - Betriebsverfahren	1-E-16
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.465	Mindestsichten für den Flugbetrieb nach Sichtflugregeln	1-E-18
ABSCHNITT F - FLUGLEISTUNGEN - ALLGEMEIN		
JAR-OPS 1.470	Anwendungsbereiche	1-F-1
JAR-OPS 1.475	Allgemeines	1-F-1
JAR-OPS 1.480	Begriffsbestimmungen	1-F-1
ABSCHNITT G - FLUGLEISTUNGSKLASSE A		
JAR-OPS 1.485	Allgemeines	1-G-1

Paragraph		Seite
JAR-OPS 1.490	Start	1-G-1
JAR-OPS 1.495	Hindernisfreiheit beim Start	1-G-1
JAR-OPS 1.500	Reiseflug - Berücksichtigung des Ausfalls eines Triebwerks	1-G-2
JAR-OPS 1.505	Reiseflug - Berücksichtigung des Ausfalls von zwei Triebwerken bei Flugzeugen mit mehr als zwei Triebwerken	1-G-3
JAR-OPS 1.510	Landung - Bestimmungs- und Ausweichflugplätze	1-G-3
JAR-OPS 1.515	Landung - Trockene Pisten	1-G-4
JAR-OPS 1.520	Landung - Nasse und kontaminierte Pisten	1-G-5
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.495(c)(3)	Genehmigung größerer Querneigungen	1-G-5
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.515(a)(3)	Steilanflugverfahren	1-G-5
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.515(a)(4)	Kurzlandeverfahren	1-G-6
Anhang 2 zu JAR-OPS 1.515(a)(4)	Flugplatzeigenschaften für Kurzlandeverfahren	1-G-6
ABSCHNITT H - FLUGLEISTUNGSKLASSE B		
JAR-OPS 1.525	Allgemeines	1-H-1
JAR-OPS 1.530	Start	1-H-1
JAR-OPS 1.535	Hindernisfreiheit beim Start - Mehrmotorige Flugzeuge	1-H-1
JAR-OPS 1.540	Reiseflug - Mehrmotorige Flugzeuge	1-H-2
JAR-OPS 1.542	Reiseflug - Einmotorige Flugzeuge	1-H-2
JAR-OPS 1.545	Landung - Bestimmungs- und Ausweichflugplätze	1-H-3
JAR-OPS 1.550	Landung - Trockene Piste	1-H-3
JAR-OPS 1.555	Landung - Nasse und kontaminierte Pisten	1-H-3
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.525(b)	Allgemeines - Steigleistung in der Start- und Landekonfiguration	1-H-3
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.535(b)(1) & (c)(1)	Startflugbahn - Kursführung nach Sichtmerkmalen	1-H-4
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.550(a)	Steilanflugverfahren	1-H-5
Anhang 2 zu JAR-OPS 1.550(a)	Kurzlandeverfahren	1-H-5

Paragraph		Seite
ABSCHNITT I - FLUGLEISTUNGSKLASSE C		
JAR-OPS 1.560	Allgemeines	1-I-1
JAR-OPS 1.565	Start	1-I-1
JAR-OPS 1.570	Hindernisfreiheit beim Start	1-I-1
JAR-OPS 1.575	Reiseflug - Ohne Berücksichtigung des Ausfalls eines Triebwerks	1-I-2
JAR-OPS 1.580	Reiseflug - Berücksichtigung des Ausfalls eines Triebwerks	1-I-2
JAR-OPS 1.585	Reiseflug - Berücksichtigung des Ausfalls von zwei Triebwerken bei Flugzeugen mit mehr als zwei Triebwerken	1-I-3
JAR-OPS 1.590	Landung - Bestimmungs- und Ausweichflugplätze	1-I-3
JAR-OPS 1.595	Landung - Trockene Pisten	1-I-3
JAR-OPS 1.600	Landung - Nasse und kontaminierte Pisten	1-I-4
ABSCHNITT J - MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE		
JAR-OPS 1.605	Allgemeines	1-J-1
JAR-OPS 1.607	Begriffsbestimmungen	1-J-1
JAR-OPS 1.610	Beladung, Masse und Schwerpunktlage	1-J-1
JAR-OPS 1.615	Massewerte für Besatzungsmitglieder	1-J-2
JAR-OPS 1.620	Massewerte für Fluggäste und Gepäck	1-J-2
JAR-OPS 1.625	Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage	1-J-3
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.605	Masse und Schwerpunktlage - Allgemeines	1-J-4
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.620(f)	Festlegung des Gebietes für innereuropäische Flüge	1-J-6
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.620(g)	Verfahren für die Ermittlung anderer Standardmassewerte für Fluggäste und Gepäck	1-J-6
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.625	Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage	1-J-8
ABSCHNITT K - INSTRUMENTE UND AUSRÜSTUNGEN		
JAR-OPS 1.630	Allgemeines	1-K-1
JAR-OPS 1.635	Elektrische Sicherungen	1-K-1
JAR-OPS 1.640	Flugzeugbeleuchtung	1-K-1

Paragraph		Seite
JAR-OPS 1.645	Scheibenwischer	1-K-2
JAR-OPS 1.650	VFR-Flüge am Tage - Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung	1-K-2
JAR-OPS 1.652	IFR- oder Nachtflugbetrieb - Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung	1-K-3
JAR-OPS 1.655	Zusätzliche Ausrüstung für Betrieb mit nur einem Piloten nach IFR oder bei Nacht	1-K-4
JAR-OPS 1.660	Höhenvorwarnsystem	1-K-4
JAR-OPS 1.665	Bodenannäherungswarnanlage	1-K-5
JAR-OPS 1.668	Bordseitige Kollisionsschutzanlage	1-K-5
JAR-OPS 1.670	Bordwetterradar	1-K-5
JAR-OPS 1.675	Ausrüstung für Betrieb unter Vereisungsbedingungen	1-K-6
JAR-OPS 1.680	Meßgerät für kosmische Strahlung	1-K-6
JAR-OPS 1.685	Gegensprechanlage für die Flugbesatzung	1-K-6
JAR-OPS 1.690	Gegensprechanlage für die Besatzung	1-K-6
JAR-OPS 1.695	Kabinen-Lautsprecheranlage	1-K-7
JAR-OPS 1.700	Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit - 1	1-K-7
JAR-OPS 1.705	Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit - 2	1-K-8
JAR-OPS 1.710	Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit - 3	1-K-8
JAR-OPS 1.715	Flugdatenschreiber - 1	1-K-8
JAR-OPS 1.720	Flugdatenschreiber - 2	1-K-9
JAR-OPS 1.725	Flugdatenschreiber - 3	1-K-10
JAR-OPS 1.727	Kombinationsaufzeichnungsgeräte	1-K-11
JAR-OPS 1.730	Sitze, Anschnallgurte und Rückhaltesysteme für Kinder	1-K-11
JAR-OPS 1.731	Anschnall- und "Nicht-Rauchen"-Zeichen	1-K-12
JAR-OPS 1.735	Innentüren und Vorhänge	1-K-12
JAR-OPS 1.740	Reserviert	1-K-12
JAR-OPS 1.745	Bordapotheke	1-K-12
JAR-OPS 1.750	Reserviert	1-K-12
JAR-OPS 1.755	Medizinische Notfallausrüstung	1-K-12

Paragraf		Seite
JAR-OPS 1.760	Sauerstoff für Erste Hilfe	1-K-13
JAR-OPS 1.770	Zusatzsauerstoff - Flugzeuge mit Druckkabine	1-K-13
JAR-OPS 1.775	Zusatzsauerstoff - Flugzeuge ohne Druckkabine	1-K-14
JAR-OPS 1.780	Atemschutzgerät für die Besatzung	1-K-15
JAR-OPS 1.785	Reserviert	1-K-15
JAR-OPS 1.790	Handfeuerlöscher	1-K-15
JAR-OPS 1.795	Notäxte und Brechstangen	1-K-16
JAR-OPS 1.800	Markierung von Durchbruchstellen	1-K-16
JAR-OPS 1.805	Einrichtungen für die Noträumung	1-K-16
JAR-OPS 1.810	Megaphone	1-K-17
JAR-OPS 1.815	Notbeleuchtung	1-K-17
JAR-OPS 1.820	Automatischer Notsender (Automatic Emergency Locator Transmitter/ELT)	1-K-18
JAR-OPS 1.825	Schwimmwesten	1-K-18
JAR-OPS 1.830	Rettungsflöße und Rettungs-Notsender (Survival ELT) für Langstreckenflüge über Wasser	1-K-18
JAR-OPS 1.835	Überlebensausrüstung	1-K-19
JAR-OPS 1.840	Wasserflugzeuge und Amphibienflugzeuge - sonstige Ausrüstung	1-K-19
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.715	Flugdatenschreiber – 1 –Liste der erforderlichen Parameter	1-K-20
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.720	Flugdatenschreiber – 2 –Liste der erforderlichen Parameter	1-K-22
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.725	Flugdatenschreiber – 3 –Liste der erforderlichen Parameter	1-K-23
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.770	Sauerstoff - Mindestmengen für Zusatzsauerstoff in Flugzeugen mit Druckkabine	1-K-24
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.775	Zusatzsauerstoff in Flugzeugen ohne Druckkabine	1-K-25

ABSCHNITT L - KOMMUNIKATIONS- UND NAVIGATIONS-AUSRÜSTUNG

JAR-OPS 1.845	Allgemeines	1-L-1
JAR-OPS 1.850	Funkausrüstung	1-L-1
JAR-OPS 1.855	Aufschaltanlage (Audio Selector Panel)	1-L-1

Paragraph		Seite
JAR-OPS 1.860	Funkausrüstung für Flüge nach Sichtflugregeln auf Flugstrecken, die mit Hilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden	1-L-1
JAR-OPS 1.865	Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Strecken, die nicht mit Hilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden	1-L-2
JAR-OPS 1.866	Transponder	1-L-2
JAR-OPS 1.870	Zusätzliche Navigationsausrüstung für Flüge in bestimmten Lufträumen mit besonderen Leistungsanforderungen für die Navigationsausrüstung (MNPS-Luftraum)	1-L-2
JAR-OPS 1.872	Ausrüstung für Flüge in bestimmten Lufträumen mit verringerter Höhenstaffelung (RVSM)	1-L-3
ABSCHNITT M – INSTANDHALTUNG		
JAR-OPS 1.875	Allgemeines	1-M-1
JAR-OPS 1.880	Begriffsbestimmungen	1-M-1
JAR-OPS 1.885	Beantragung und Genehmigung des Instandhaltungssystems des Luftfahrtunternehmers	1-M-1
JAR-OPS 1.890	Verantwortlichkeit für die Instandhaltung	1-M-1
JAR-OPS 1.895	Organisation der Instandhaltung	1-M-2
JAR-OPS 1.900	Qualitätssystem	1-M-2
JAR-OPS 1.905	Instandhaltungs-Organisationshandbuch des Luftfahrtunternehmers	1-M-3
JAR-OPS 1.910	Flugzeug-Instandhaltungsprogramm des Luftfahrtunternehmers	1-M-3
JAR-OPS 1.915	Technisches Bordbuch des Luftfahrtunternehmers für das Flugzeug	1-M-3
JAR-OPS 1.920	Instandhaltungsaufzeichnungen	1-M-4
JAR-OPS 1.925	Reserviert	1-M-4
JAR-OPS 1.930	Aufrechterhaltung der Gültigkeit des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses hinsichtlich des Instandhaltungssystems	1-M-4
JAR-OPS 1.935	Fall gleichwertiger Sicherheit	1-M-4
ABSCHNITT N – FLUGBESATZUNG		
JAR-OPS 1.940	Zusammensetzung der Flugbesatzung	1-N-1
JAR-OPS 1.943	Grundausbildung für das effektive Arbeiten der Flugbesatzung (Crew Resource Management CRM)	1-N-1
JAR-OPS 1.945	Umschulung und Überprüfung	1-N-2

Paragraph		Seite
JAR-OPS 1.950	Unterschiedsschulung und Vertrautmachen	1-N-3
JAR-OPS 1.955	Ernennung zum Kommandanten	1-N-3
JAR-OPS 1.960	Kommandanten mit einer Lizenz für Berufspiloten	1-N-3
JAR-OPS 1.965	Wiederkehrende Schulung und Überprüfung	1-N-4
JAR-OPS 1.968	Befähigung des Piloten zum Führen eines Flugzeugs von jedem Pilotensitz aus	1-N-5
JAR-OPS 1.970	Fortlaufende Flugerfahrung	1-N-6
JAR-OPS 1.975	Nachweis von Kenntnissen über Flugstrecken und Flugplätze	1-N-6
JAR-OPS 1.978	Besonderes Qualifizierungsprogramm	1-N-6
JAR-OPS 1.980	Einsatz auf verschiedenen Mustern oder Baureihen	1-N-6
JAR-OPS 1.981	Einsatz auf Hubschraubern und Flugzeugen	1-N-7
JAR-OPS 1.985	Schulungsaufzeichnungen	1-N-7
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.940	Ablösung von Flugbesatzungsmitgliedern während des Fluges	1-N-7
Anhang 2 zu JAR-OPS 1.940	Flüge mit nur einem Piloten nach Instrumentenflugregeln oder bei Nacht	1-N-8
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.945	Umschulung durch den Luftfahrtunternehmer	1-N-8
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.965	Wiederkehrende Schulung und Überprüfung – Piloten	1-N-9
Anhang 2 zu JAR-OPS 1.965	Wiederkehrende Schulung und Überprüfung – Flugbesatzungsmitglieder zum Bedienen der Flugzeugsysteme (system panel operators)	1-N-11
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.968	Befähigung eines Piloten zum Führen eines Flugzeugs von jedem Pilotensitz aus	1-N-11
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.980	Einsatz auf verschiedenen Mustern oder Baureihen	1-N-12
ABSCHNITT O – KABINENBESATZUNG		
JAR-OPS 1.988	Allgemeines	1-O-1
JAR-OPS 1.989	Begriffe	1-O-1
JAR-OPS 1.990	Anzahl und Zusammensetzung der Kabinenbesatzung	1-O-1
JAR-OPS 1.995	Mindestforderungen	1-O-1
JAR-OPS 1.996	Betrieb mit einem Kabinenbesatzungsmitglied	1-O-2

Paragraph		Seite
JAR-OPS 1.1000	Leitende Flugbegleiter	1-O-2
JAR-OPS 1.1005	Grundschulung	1-O-2
JAR-OPS 1.1010	Umschulung und Unterschiedsschulung	1-O-2
JAR-OPS 1.1012	Vertrautmachen	1-O-3
JAR-OPS 1.1015	Wiederkehrende Schulung	1-O-3
JAR-OPS 1.1020	Auffrischungsschulung	1-O-4
JAR-OPS 1.1025	Überprüfung	1-O-4
JAR-OPS 1.1030	Einsatz auf verschiedenen Mustern oder Baureihen	1-O-4
JAR-OPS 1.1035	Schulungsaufzeichnungen	1-O-4
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1005	Grundschulung	1-O-5
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1010	Umschulung und Unterschiedsschulung	1-O-6
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1015	Wiederkehrende Schulung	1-O-8
Anhang 2 zu JAR-OPS 1.1005/ 1.1010/1.1015	Schulung	1-O-9
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1020	Auffrischungsschulung	1-O-12
ABSCHNITT P - HANDBÜCHER, BORDBÜCHER UND AUFZEICHNUNGEN		
JAR-OPS 1.1040	Allgemeine Regeln für das Betriebshandbuch	1-P-1
JAR-OPS 1.1045	Betriebshandbuch - Gliederung und Inhalt	1-P-2
JAR-OPS 1.1050	Flughandbuch (Aeroplane Flight Manual - AFM)	1-P-2
JAR-OPS 1.1055	Bordbuch (Journey Log)	1-P-2
JAR-OPS 1.1060	Flugdurchführungsplan (Operational Flight Plan)	1-P-2
JAR-OPS 1.1065	Zeiträume für die Aufbewahrung von Unterlagen	1-P-3
JAR-OPS 1.1070	Instandhaltungs-Organisationshandbuch des Luffahrtunternehmers	1-P-3
JAR-OPS 1.1071	Technisches Bordbuch (Aeroplane Technical Log)	1-P-3
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1045	Inhalt des Betriebshandbuchs	1-P-3
Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1065	Zeiträume für die Aufbewahrung von Unterlagen	1-P-15

Paragraph		Seite
-----------	--	-------

ABSCHNITT Q - FLUGZEITEN, FLUGDIENSTZEITEN UND RUHEZEITEN

ABSCHNITT R - BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER IM LUFTVERKEHR

JAR-OPS 1.1150	Begriffsbestimmungen	1-R-1
JAR-OPS 1.1155	Genehmigung für den Transport gefährlicher Güter	1-R-2
JAR-OPS 1.1160	Allgemeines	1-R-2
JAR-OPS 1.1165	Transportbeschränkungen für gefährliche Güter	1-R-3
JAR-OPS 1.1170	Klassifizierung	1-R-3
JAR-OPS 1.1175	Verpackung	1-R-3
JAR-OPS 1.1180	Kennzeichnung und Markierung	1-R-3
JAR-OPS 1.1185	Gefahrgut-Transportdokument	1-R-3
JAR-OPS 1.1190	Reserviert	1-R-3
JAR-OPS 1.1195	Annahme von gefährlichen Gütern	1-R-3
JAR-OPS 1.1200	Prüfung auf Beschädigung, Leckage und Kontamination	1-R-4
JAR-OPS 1.1205	Dekontamination	1-R-4
JAR-OPS 1.1210	Ladebeschränkungen	1-R-4
JAR-OPS 1.1215	Bereitstellung von Informationen	1-R-4
JAR-OPS 1.1220	Schulungsprogramme	1-R-5
JAR-OPS 1.1225	Meldeverfahren bei Gefahrgutunfällen und –zwischenfällen	1-R-7
JAR-OPS 1.1230	Reserviert	1-R-7

ABSCHNITT S - LUFTSICHERHEIT (SECURITY)

JAR-OPS 1.1235	Luftsicherheitsvorschriften	1-S-1
JAR-OPS 1.1240	Schulungsprogramme	1-S-1
JAR-OPS 1.1245	Meldeverfahren bei widerrechtlichen Eingriffen	1-S-1
JAR-OPS 1.1250	Prüfliste zur Durchsuchung von Flugzeugen	1-S-1
JAR-OPS 1.1255	Sicherung des Cockpits	1-S-1

ABSCHNITT A - GELTUNGSBEREICH**JAR-OPS 1.001 Geltungsbereich**

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.001)

(a) JAR-OPS 1 gilt für den Betrieb von Zivillflugzeugen zum Zwecke der gewerbsmäßigen Beförderung in Luftfahrtunternehmen mit Hauptniederlassung, oder wenn vorhanden, einem eingetragenen Büro in einem JAA-Mitgliedstaat.

Die Vorschriften von JAR-OPS 1 gelten nicht:

- 1) für Flugzeuge, die im Militär-, Zoll- und Polizeidienst eingesetzt werden und
- 2) für Fallschirmspringerabsetz- und Feuerlöschflüge und den dazu gehörenden Positionierungsflügen hin und her bei denen Personen mitgenommen werden, die üblicherweise bei Fallschirmspringer-absetz- und Feuerlöschflügen mitgenommen werden, und
- 3) für Flüge unmittelbar vor, während und unmittelbar nach Arbeitsflügen, vorausgesetzt diese Flüge sind im Zusammenhang mit diesen Arbeiten und es werden neben den Besatzungsmitgliedern nicht mehr als 6, für diese Arbeiten notwendige Personen befördert.

(b) Die Bestimmungen von JAR-OPS 1 sind spätestens anzuwenden,

(1) Für Luftfahrtunternehmen mit Luftfahrzeugen 10 Tonnen oder mehr Höchstabflugmasse oder mit einer zugelassenen höchsten Sitzplatzkapazität von 20 Passagieren oder mehr oder mit gemischten Flotten über oder unter diesem Grenzwerten nicht nach dem 1. April 1998, außer es wird anders bestimmt.

(2) Für alle anderen Luftfahrtunternehmen nicht nach dem 1. Oktober 1999, außer es wird anders bestimmt.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.001**Spätere Geltungstermine in JAR-OPS 1**

Für die Anwendung einiger der in JAR-OPS 1 enthaltenen Bestimmungen gelten folgende spätere als die in JAR-OPS 1.001(b) genannten Termine:

JAR-OPS 1.470(f)

- 1. April 2000

JAR-OPS 1.652 Notes

- 1. April 1999

JAR-OPS 1.652(m)

- 1. April 2000

JAR-OPS 1.665(a)(2)

- 1. Januar 1999

JAR-OPS 1.668(a)(1)

- 1. Januar 2000

JAR-OPS 1.668(a)(2)

- 1. Januar 2005

JAR-OPS 1.670(a)(3)

- 1. April 1999

JAR-OPS 1.685

- 1. April 2002

JAR-OPS 1.705(a)

- 1. April 2000

JAR-OPS 1.725(a)

- 1. April 2000

JAR-OPS 1.780(a)

- 1. April 2000

JAR-OPS 1.805(a)(2)

- 1. April 2000

JAR-OPS 1.805(c)(2)

- 1. April 2000

ABSCHNITT B - ALLGEMEINES

JAR-OPS 1.005 Allgemeine Vorschriften

(a) Ein Luftfahrtunternehmer darf Flugzeuge zum Zwecke der gewerbsmäßigen Beförderung nur in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von JAR-OPS 1 betreiben. Für den Betrieb von Flugzeugen der Flugleistungsklasse B sind entsprechende Vorschriften im Anhang zu JAR-OPS 1.005(a).

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat die Bestimmungen von JAR-26 einzuhalten, soweit diese für in der gewerbsmäßigen Beförderung eingesetzte Flugzeuge gelten. Bis zum Inkrafttreten der in JAR-26 enthaltenen Bestimmungen sind die bestehenden nationalen Luftfahrtvorschriften anzuwenden.

(c) Jedes Flugzeug ist in Übereinstimmung mit den in seinem Lufttüchtigkeitszeugnis enthaltenen Angaben und innerhalb der im Flughandbuch enthaltenen zugelassenen Betriebsgrenzen zu betreiben.

(d) Lufttaxi- und Krankentransportdienste (Emergency Medical Service [EMS]) sind, vorbehaltlich der in den Anhängen A und B des Abschnitts Q enthaltenen abweichenden Regelungen, nach den in JAR-OPS Teil 1 enthaltenen Bestimmungen durchzuführen.

(e) Alle Bodentrainingsgeräte - Synthetic Training Devices (STD), wie Flugsimulatoren oder Flugtrainer - Flight Training Devices (FTD), welche Flugzeuge für Übungs- und oder Überprüfungs-zwecke ersetzen sollen, müssen entsprechend den Bestimmungen von JAR-STD geeignet sein und der Benutzer von der Behörde für die durchgeführten Übungen genehmigt sein.

JAR-OPS 1.010 Ausnahmen

Die Luftfahrtbehörde kann in begründeten Ausnahmefällen, und vorbehaltlich zusätzlicher Auflagen, die für die Gewährleistung eines ausreichenden Maßes an Sicherheit für erforderlich gehalten werden, befristete Ausnahmen von den Bestimmungen der JAR-OPS Teil 1 gewähren, wenn sie sich von deren Notwendigkeit überzeugt hat.

JAR-OPS 1.015 Betriebliche Anweisungen der Luftfahrtbehörde

(a) Die Luftfahrtbehörde kann aus Sicherheitsgründen durch betriebliche Anweisungen ein Betriebsverbot oder eine Betriebseinschränkung anordnen oder den Betrieb mit Auflagen versehen.

(b) Betriebliche Anweisungen der Luftfahrtbehörde enthalten folgende Angaben:

(1) den Grund für die Herausgabe;

(2) Geltungsbereich und Gültigkeitsdauer; und

(3) von den betroffenen Luftfahrtunternehmern durchzuführende Maßnahmen.

(c) Betriebliche Anweisungen der Luftfahrtbehörde gelten zusätzlich zu den Bestimmungen von JAR-OPS 1.

JAR-OPS 1.020 Gesetze, Vorschriften und Verfahren - Pflichten des Luftfahrtunternehmers

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) die Mitarbeiter auf die Einhaltung der für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben maßgebenden Gesetze, Vorschriften und Verfahren der vom Flugbetrieb betroffenen Staaten hingewiesen werden; und

(2) die Besatzungsmitglieder mit den für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben maßgebenden Gesetzen, Vorschriften und Verfahren vertraut sind.

JAR-OPS 1.025 Gemeinsame Sprache

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass sich alle Besatzungsmitglieder in einer gemeinsamen Sprache verständigen können.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Flugbetriebspersonal die Sprache, in der diejenigen Teile des Betriebs-handbuches verfaßt sind, die sich auf die Wahrnehmung seiner Aufgaben und Verantwortung beziehen, verstehen kann.

JAR-OPS 1.030 Mindestausrüstungslisten - Pflichten des Luftfahrtunternehmers

(a) Der Luftfahrtunternehmer muss für jedes Flugzeug eine von der Luftfahrtbehörde genehmigte Mindestausrüstungsliste (MEL) erstellen. Diese muss auf der Grundlage der den behördlichen Anforderungen genügenden Basis-Mindestausrüstungsliste (MMEL), falls vorhanden, erstellt werden. Die Mindestausrüstungsliste darf nicht weniger einschrän-

kend sein als die Basis-Mindestausrüstungsliste.

(b) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nur in Übereinstimmung mit der Mindestausrüstungsliste betreiben, es sei denn, die Luftfahrtbehörde hat etwas anderes genehmigt. Eine solche Genehmigung wird unter keinen Umständen den Betrieb außerhalb der in der Basis-Mindestausrüstungsliste festgelegten Einschränkungen gestatten.

JAR-OPS 1.035 Qualitätssystem

(siehe AMC OPS 1.035 und IEM OPS 1.035))

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat ein Qualitätssystem einzurichten und dessen Leiter zu benennen, der die Einhaltung und die Eignung der Verfahren, die für die Gewährleistung einer sicheren betrieblichen Praxis und lufttüchtiger Flugzeuge notwendig sind, überwacht. Diese Überwachung muss ein Rückmeldesystem an den verantwortlichen Betriebsleiter enthalten, um die Durchführung notwendiger Korrekturmaßnahmen zu gewährleisten (siehe JAR-OPS 1.175(h)).

(b) Das Qualitätssystem muss ein Qualitätssicherungsprogramm mit Verfahren zur Feststellung der Übereinstimmung des gesamten Betriebes mit allen geltenden Vorschriften, Vorgaben und Verfahren umfassen.

(c) Das Qualitätssystem und dessen Leiter müssen den behördlichen Anforderungen genügen.

(d) Das Qualitätssystem muss in den einschlägigen Unterlagen beschrieben.

(e) Die Luftfahrtbehörde kann, abweichend von den Bestimmungen des Absatzes (a), der Benennung von zwei Leitern für das Qualitätssystem, einen für den Betrieb und einen für die Instandhaltung, zustimmen, wenn der Luftfahrtunternehmer eine Führungsorganisation für das Qualitätssystem bestimmt hat, die die einheitliche Anwendung im gesamten Unternehmen sicherstellt.

JAR-OPS 1.037 Unfallverhütung und Flugsicherheitsprogramm

(siehe ACJ OPS 1.037)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat ein Programm zur Unfallverhütung und Flugsicherheit festzulegen auf dem neuesten Stand zu halten, das in das Qualitätssystem einbezogen werden kann, einschließlich:

(1) Programmen, um bei allen mit dem Betrieb befaßten Personen ein Gefahrenbewußtsein zu erreichen und aufrechtzuerhalten; und

(2) einem Aufdecksystem, zum Vergleich und zur Beurteilung von maßgeblichen Zwischenfällen und Unfällen, sowie zur Erkennung von entgegenlaufenden Entwicklungen oder Unzulänglichkeiten in der Flugsicherheit. Das System muss die Identität des Aufdeckers schützen und auch die Möglichkeit von anonymen Berichten vorsehen. (Siehe ACJ OPS 1.037 (a)(2)); und

(3) Auswertungen von maßgeblichen Informationen im Zusammenhang mit Zwischenfällen und Unfällen und die Veröffentlichung der damit im Zusammenhang stehenden Informationen, aber nicht mit dem Ziel der Beschuldigung, und

(4) ab 1. Jänner 2005 ein Flugdatenüberwachungsprogramm für alle Flugzeuge mit mehr als 27 000 kg MCTOM. Flugdatenüberwachung /Flight Data Monitoring (FDM) ist der vorbeugende Einsatz von digitalen Flugdaten aus dem laufenden Flugbetriebum die Flugsicherheit zu verbessern. Die Flugdatenüberwachung darf nicht zur Bestrafung herangezogen werden und muss Schutzeinrichtungen gegenüber der Datenquelle aufweisen. (Siehe ACJ OPS 1.037 (a)(4)); und]

(5) die Namhaftmachung einer Person, die für die Ausführung dieses Programms verantwortlich ist.

(b) Vorschläge für Korrekturmaßnahmen als Ergebnis des Unfallverhütungs- und Flugsicherheitsprogrammes liegen in der Verantwortung jener Person, die für Leitung dieser Programme verantwortlich ist.

(c) Die Auswirkungen der Vorschläge für Korrekturmaßnahmen, erkannt vom Unfallverhütungs- und Flugsicherheitsprogramm muss vom Leiter des Qualitätssystems überwacht werden.

JAR-OPS 1.040 Zusätzliche Besatzungsmitglieder

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass Besatzungsmitglieder, die nicht zur vorgeschriebenen Flug- oder Kabinenbesatzung gehören, ebenfalls so geschult und befähigt sind, dass sie die ihnen zugewiesenen Aufgaben erfüllen können.

JAR-OPS 1.045 reserviert

JAR-OPS 1.050 Angaben über den Such- und Rettungsdienst

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass dem verantwortlichen Piloten die für den beabsichtigten Flug zutreffenden wesentlichen Angaben über den Such- und Rettungsdienst im Cockpit leicht zugänglich sind.

JAR-OPS 1.055 Aufzeichnungen über mitgeführte Not- und Überlebensausrüstung

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass zur unverzüglichen Mitteilung an die Rettungsleitstellen Aufzeichnungen über die in jedem seiner Flugzeuge mitgeführte Not- und Überlebensausrüstung verfügbar sind. Die Aufzeichnungen müssen, soweit zutreffend, die Anzahl, die Farbe und die Art der Rettungsflöße und pyrotechnischen Signalmittel, Einzelheiten über die medizinische Ausrüstung, Wasservorräte sowie die Art und die Frequenzen der tragbaren Funkausrüstung umfassen.

JAR-OPS 1.060 Notwasserung

Der Luftfahrtunternehmer darf Flugzeuge mit einer genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 30 Sitzen nicht für Flüge über Wasser einsetzen, bei denen die Entfernung zu einer für eine Notlandung geeigneten Stelle an Land größer ist als die Strecke, die bei Reisefluggeschwindigkeit in 120 Minuten zurückgelegt werden kann, oder die mehr als 400 NM beträgt; maßgeblich ist die kürzere der beiden Strecken. Hiervon ausgenommen sind Flugzeuge, die die in den anzuwendenden Bauvorschriften enthaltenen Bestimmungen für die Notwasserung erfüllen.

JAR-OPS 1.065 Beförderung von Kriegswaffen und Kampfmitteln

(Siehe IEM OPS 1.065)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ohne Genehmigung aller betroffenen Staaten keine Kriegswaffen und Kampfmittel im Luftverkehr befördern.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass Kriegswaffen und Kampfmittel:

(1) im Flugzeug in einem während des Fluges für die Fluggäste nicht zugänglichen Bereich untergebracht werden; und

(2) Schußwaffen ungeladen sind,

es sei denn, alle betroffenen Staaten haben vor Beginn des Fluges ihre Genehmigung dazu erteilt, dass derartige Kriegswaffen und Kampfmittel unter teilweise oder vollständig anderen als den in diesem Absatz genannten Bedingungen befördert werden dürfen.

(c) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass der Kommandant vor Beginn des Fluges über Einzelheiten und Unterbringung jeglicher an Bord des Flugzeugs zu befördernder Kriegswaffen und Kampfmittel unterrichtet wird.

JAR-OPS 1.070 Beförderung von Sportwaffen und Munition

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, damit er über die beabsichtigte Beförderung von Sportwaffen in seinen Flugzeugen unterrichtet wird.

(b) Nimmt der Luftfahrtunternehmer Sportwaffen zur Beförderung an, hat er sicherzustellen, dass diese:

(1) im Flugzeug in einem während des Fluges für die Fluggäste nicht zugänglichen Bereich untergebracht werden, es sei denn, die Luftfahrtbehörde hält die Erfüllung dieser Forderung für nicht praktikabel und ist mit einer anderen Verfahrensweise einverstanden; und

(2) Schußwaffen oder andere Waffen, die Munition enthalten können, ungeladen sind.

(c) Munition für Sportwaffen darf im aufgegebenen Fluggastgepäck unter bestimmten Auflagen entsprechend den in JAR-OPS 1.1150(a)(14) festgelegten Gefahrgutvorschriften befördert werden (siehe JAR-OPS 1.1160(b)(5)).

JAR-OPS 1.075 Beförderung von Personen

(a) Keine Person darf sich im Fluge in einem Bereich des Flugzeugs aufhalten, der nicht für die Unterbringung von Personen vorgesehen ist, es sei denn, der Kommandant hat dies zeitweilig gestattet:

(1) zur Ergreifung von Maßnahmen, die der Sicherheit des Flugzeugs, oder der Sicherheit von an Bord befindlichen Personen, Tieren oder Gütern dienen, oder

(2) wenn es sich um einen Bereich handelt, in dem Fracht oder Vorräte beför-

dert werden und dieser für den Personenzutritt während des Fluges vorgesehen ist.

JAR-OPS 1.080 Beförderung von gefährlichen Gütern im Luftverkehr

Keine Person darf gefährliche Güter zur Beförderung im Luftverkehr aufgeben oder annehmen, wenn sie nicht entsprechend geschult ist, und die Güter nicht entsprechend den Technischen Anweisungen vorschritt-mäßig klassifiziert, mit Dokumenten und Bescheinigungen versehen, bezeichnet, verpackt, markiert und gekennzeichnet sind und sich in einem für die Beförderung ordnungsgemäßen Zustand befinden.

JAR-OPS 1.085 Pflichten der Besatzung

(a) Jedes Besatzungsmitglied ist für die ordnungsgemäße Ausübung seines Dienstes verantwortlich:

(1) sofern dieser die Sicherheit des Flugzeugs und seiner Insassen betrifft; und

(2) in den im Betriebshandbuch niedergelegten Anweisungen und Verfahren festgelegt ist.

(b) Jedes Besatzungsmitglied hat:

(1) den Kommandanten über jede Störung, Fehlfunktion oder Defekt, die es glaubt die Lufttüchtigkeit oder Sicherheit des Flugzeuges und der Notausrüstung gefährden zu unterrichten.

(2) den Kommandanten über jeden Zwischenfall, der den sicheren Flug gefährdet oder hätte gefährden können zu unterrichten, und

(3) das vom Luftfahrtunternehmen eingerichtete Aufdecksystem entsprechend JAR-OPS 1.037(a)(2) auszuführen. In allen diesen Fällen muss eine Kopie solcher Berichte an den betroffenen Kommandanten übermittelt werden.

(c) Mit Absatz (b) ist kein Besatzungsmitglied gezwungen Vorfälle zu melden, die schon von einem anderen Besatzungsmitglied gemeldet wurden.

(d) Ein Besatzungsmitglied darf in einem Flugzeug nicht Dienst ausüben:

(1) während es unter dem Einfluß irgendeines berauschenden Mittels oder Medikamentes steht, das seine Fähigkeiten

in sicherheitsgefährdender Weise beeinträchtigen könnte;

(2) nach einem Tieftauchgang, außer wenn danach ein angemessener Zeitraum verstrichen ist;

(3) nach einer Blutspende, außer wenn danach ein angemessener Zeitraum verstrichen ist;

(4) wenn es daran zweifelt, die ihm übertragenen Aufgaben erfüllen zu können; oder

(5) wenn es weiß oder vermutet, dass es so ermüdet ist oder sich derart unwohl fühlt, dass der Flug gefährdet werden könnte.

(e) Ein Besatzungsmitglied darf nicht:

(1) innerhalb von acht Stunden vor der festgelegten Meldezeit zu einem Flugdienst oder vor dem Beginn einer Bereitschaftszeit Alkohol zu sich nehmen;

(2) eine Flugdienstzeit mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,2 Promille antreten;

(3) während einer Flugdienst- oder Bereitschaftszeit Alkohol zu sich nehmen.

(f) Der Kommandant:

(1) ist, sobald er an Bord eintrifft bis zum Verlassen des Flugzeuges für die Sicherheit aller Besatzungsmitglieder, Passagiere und der Fracht an Bord verantwortlich, ;

(2) ist ab dem Zeitpunkt zudem das Flugzeug das erste Mal für eine Bewegung für das Rollen vor dem Abflug fertig ist bis zu dem Zeitpunkt zu dem es schlussendlich nach dem Ende des Fluges zum Stehen kommt und die Triebwerke als Antrieb abgeschaltet wurden für den Betrieb und die Sicherheit des Flugzeuges verantwortlich.

(3) ist befugt, alle von ihm für die Gewährleistung der Sicherheit des Flugzeuges und der an Bord befindlichen Personen oder Sachen als notwendig erachteten Anweisungen zu erteilen;

(4) ist befugt, Personen oder Teile der Fracht, die seiner Ansicht nach eine mögliche Gefahr für die Sicherheit des Flugzeuges oder der Insassen darstellen können, von Bord bringen zu lassen;

(5) hat die Beförderung von Personen abzulehnen, die in einem solchen Ma-

ße unter dem Einfluß von Alkohol oder anderen Rauschmitteln stehen, dass die Sicherheit des Flugzeugs oder der Insassen wahrscheinlich gefährdet ist;

(6) hat das Recht, die Beförderung von Fluggästen, denen die Einreise verweigert wurde, von zwangsweise abgeschobenen oder von in Gewahrsam befindlichen Personen abzulehnen, wenn deren Beförderung eine Gefahr für die Sicherheit des Flugzeugs oder der Insassen darstellt;

(7) hat sicherzustellen, dass die Fluggäste über die Lage der Notausstiege sowie über die Unterbringung und den Gebrauch der jeweiligen Sicherheits- und Notausrüstung unterrichtet sind;

(8) hat die Einhaltung aller Betriebsverfahren und Prüflisten in Übereinstimmung mit dem Betriebshandbuch sicherzustellen;

(9) darf den Besatzungsmitgliedern die Ausübung von Tätigkeiten während des Starts, des Anfangssteigfluges, des Endanfluges und der Landung nicht gestatten, wenn diese nicht für den sicheren Betrieb des Flugzeuges erforderlich sind;

(10) darf nicht zulassen, dass:

(i) während des Fluges der Flugdatenschreiber funktionsuntüchtig gemacht oder ausgeschaltet wird, Aufzeichnungen gelöscht werden oder nach einem Unfall oder einem meldepflichtigen Zwischenfall nach dem Flug die aufgezeichneten Daten gelöscht werden;

(ii) während des Fluges die Tonaufzeichnungsanlage im Cockpit (CVR) funktionsuntüchtig gemacht oder ausgeschaltet wird, es sei denn, der Kommandant ist der Auffassung, dass die aufgezeichneten Daten, die andernfalls automatisch gelöscht würden, für die Untersuchung eines Zwischenfalls oder eines Unfalles erhalten bleiben sollen oder, dass nach einem Unfall oder meldepflichtigen Zwischenfall die aufgezeichneten Daten während des Fluges oder danach manuell gelöscht werden;

(11) hat zu entscheiden, ob er ein Flugzeug, das nicht betriebsbereite Einrichtungen oder Funktionen aufweist, die nach der Konfigurationsabweichungsliste (Configuration Deviation List - CDL) oder nach

der Mindestausrüstungsliste zulässig sind, übernimmt oder ablehnt; und

(12) hat sich zu vergewissern, dass die Vorflugkontrolle durchgeführt worden ist.

(g) Der Kommandant oder der von ihm mit der Durchführung des Fluges betraute Pilot, hat in einem Notfall, der sofortiges Entscheiden und Handeln erfordert, die Maßnahmen zu ergreifen, die er unter den gegebenen Umständen für notwendig erachtet. In solchen Fällen darf er im Interesse der Sicherheit von Vorschriften, betrieblichen Verfahren und Methoden abweichen.

JAR-OPS 1.090 Befugnisse des Kommandanten

Alle im Flugzeug beförderten Personen haben den vom Kommandanten zur Gewährleistung der Sicherheit des Flugzeugs sowie der darin beförderten Personen und Sachen rechtmäßig erteilten Anweisungen Folge zu leisten.

JAR-OPS 1.095 Befugnis zum Rollen eines Flugzeuges

(a) Ein Luftfahrtunternehmer hat sicher zu stellen, dass kein Flugzeug auf der Verkehrsfläche eines Flugplatzes von einer anderen Person als einem Flugbesatzungsmitglied bewegt wird, außer die Person an der Steuerung:

(1) ist vorschriftsmäßig berechtigt durch das Luftfahrtunternehmen, oder ein dazu Beauftragter und ist in der Lage

(i) das Flugzeug zu rollen

(ii) die Bordfunkanlage zu bedienen, und

(2) hat eine entsprechende Einweisung hinsichtlich der Flugplatzeinrichtungen, Rollwege, Markierungen, Beleuchtungseinrichtungen, Flugsicherungs-Signale und –Anweisungen und Sprechfunkverfahren und ist in der Lage die betrieblichen Standards für das sichere Bewegen eines Flugzeuges auf dem Flugplatz einzuhalten.

JAR-OPS 1.100 Zutritt zum Cockpit

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass keine Person Zutritt zum Cockpit erhält oder im Cockpit befördert wird außer ein für den Flug eingeteiltes Flugbesatzungsmitglied, es sei denn:

(1) diese Person ist ein diensttundes Besatzungsmitglied;

(2) diese Person ist ein für die Zulassung, für die Erteilung von Lizenzen oder für Überprüfungen zuständiger Behördenvertreter, und das Betreten des Cockpits ist für die Wahrnehmung seiner dienstlichen Aufgaben notwendig; oder

(3) es ist nach dem Betriebshandbuch zulässig, und die Beförderung erfolgt in Übereinstimmung mit den Festlegungen im Betriebshandbuch.

(b) Der Kommandant hat sicherzustellen, dass:

(1) im Interesse der Sicherheit der Zutritt zum Cockpit keine Ablenkung und/oder Störungen bei der Durchführung des Fluges verursacht; und

(2) alle im Cockpit beförderten Personen mit den jeweiligen Sicherheitsverfahren vertraut gemacht werden.

(c) Die endgültige Entscheidung über den Zutritt zum Cockpit obliegt dem Kommandanten.

JAR-OPS 1.105 Unerlaubte Beförderung

Der Luftfahrtunternehmer hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, damit niemand sich selbst oder Fracht an Bord eines Flugzeugs verbergen kann.

JAR-OPS 1.110 Tragbare elektronische Geräte

Der Luftfahrtunternehmer darf niemandem an Bord eines Flugzeuges die Benutzung eines tragbaren elektronischen Geräts gestatten, das die Funktion der Flugzeugsysteme und -ausrüstung beeinträchtigen kann, und niemand darf ein solches Gerät an Bord eines Flugzeugs benutzen.

JAR-OPS 1.115 Alkohol und andere Rauschmittel

Der Luftfahrtunternehmer darf keiner Person gestatten, ein Flugzeug zu betreten oder sich dort aufzuhalten, und keine Person darf ein Flugzeug betreten oder sich dort aufhalten, wenn sie in einem Maße unter dem Einfluß von Alkohol oder von anderen Rauschmitteln steht, dass mit Wahrscheinlichkeit die Sicherheit des Flugzeugs oder dessen Insassen gefährdet ist.

JAR-OPS 1.120 Gefährdung der Sicherheit

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, damit niemand vorsätzlich oder fahrlässig handeln oder eine Handlung unterlassen und

(1) damit ein Flugzeug oder eine darin befindliche Person gefährdet;

(2) damit eine von dem Flugzeug ausgehende Gefährdung von Personen oder Sachen verursacht oder zulässt.

JAR-OPS 1.125 Mitzuführende Dokumente

(Siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.125)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die folgenden Dokumente auf jedem Flug mitgeführt werden:

(1) Eintragungsschein;

(2) Lufttüchtigkeitszeugnis;

(3) Lärmzeugnis (soweit erforderlich) oder eine Kopie, ebenso eine englische Übersetzung, wenn von der für die Ausstellung des Lärmzeugnisses zuständigen Behörde eine zur Verfügung gestellt wurde.

(4) Das Original oder eine Kopie des Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC)

(5) Lizenz zum Betreiben einer Flugfunkstelle; und

(6) Original(e) oder Kopie(n) der Haftpflichtversicherungsschein(e).

(b) Jedes Mitglied der Flugbesatzung hat auf jedem Flug eine gültige Lizenz mit der(n) entsprechenden Berechtigung(en) für den beabsichtigten Flug mitzuführen.

JAR-OPS 1.130 Mitzuführende Handbücher

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) auf jedem Flug die für die jeweiligen Aufgaben der Besatzung gültigen Teile des Betriebshandbuches mitgeführt werden;

(2) die für die Durchführung eines Fluges erforderlichen Teile des Betriebshandbuches für die Besatzung an Bord des Flugzeugs leicht zugänglich sind; und

(3) das gültige Flughandbuch im Flugzeug mitgeführt wird, es sei denn, der Luftfahrtbehörde ist nachgewiesen worden, dass das nach den Bestimmungen von

JAR-OPS 1.1045, Anhang 1, Teil B geforderte Betriebshandbuch die für das Flugzeug entsprechenden Angaben enthält.

JAR-OPS 1.135 Zusätzliche mitzuführende Unterlagen und Formblätter

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass zusätzlich zu den in den Bestimmungen von JAR-OPS 1.125 und JAR-OPS 1.130 vorgeschriebenen Dokumenten und Handbüchern auf jedem Flug folgende Unterlagen und Formblätter entsprechend der Betriebsart und dem Einsatzgebiet mitgeführt werden:

(1) der Flugdurchführungsplan, der mindestens die nach JAR-OPS 1.1060 vorgeschriebenen Angaben enthält;

(2) das technische Bordbuch, das mindestens die nach JAR-OPS 1.915(a) vorgeschriebenen Angaben enthält;

(3) Einzelheiten des bei den Flugverkehrsdiensten aufgegebenen Flugplans (ATS-Flugplan);

(4) die zutreffenden NOTAM/AIS-Beratungsunterlagen;

(5) die zutreffenden meteorologischen Informationen;

(6) die Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage gemäß den Bestimmungen des Abschnitts J;

(7) Benachrichtigungen über besondere Kategorien von Fluggästen, wie etwa nicht zur Besatzung gehörendes Sicherheitspersonal, behinderte Personen, Fluggästen, denen die Einreise verwehrt wurde, zwangsweise abgeschobene Personen und in Gewahrsam befindliche Personen;

(8) Benachrichtigung über besondere Ladungen, einschließlich gefährlicher Güter, mit den nach JAR-OPS 1.1215(d) vorgeschriebenen schriftlichen Angaben für den Kommandanten;

(9) gültiges, nach JAR-OPS 1.290(b)(7) vorgeschriebenes Kartenmaterial und die dazugehörigen Angaben;

(10) alle weiteren Unterlagen, wie Frachtbrief und Fluggastverzeichnis, die von den Staaten gefordert werden können, die von dem Flug betroffen sind; und

(11) Formblätter, um die von der Behörde und dem Luftfahrtunternehmer geforderten Meldungen abgeben zu können.

(b) Die Luftfahrtbehörde kann gestatten, dass die in Absatz (a) genannten Unterlagen oder Teile davon in anderer als in gedruckter Form vorliegen. Ein ausreichendes Maß an Verfügbarkeit, Verwendbarkeit und Zuverlässigkeit muß gewährleistet sein.

JAR-OPS 1.140 Am Boden aufzubewahrende Informationen

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) mindestens für die Dauer des Fluges oder einer Reihe von Flügen:

(i) einschlägige, für den Flug und die Betriebsart zutreffende Informationen am Boden gesichert werden; und

(ii) die Informationen aufbewahrt werden, bis nach den Bestimmungen von JAR-OPS 1.1065 ein Duplikat am Aufbewahrungsort abgelegt worden ist; oder, wenn dies unbillig ist;

(iii) die Informationen in einem feuersicheren Behälter im Flugzeug mitgeführt werden.

(b) Die in Absatz (a) genannten Informationen umfassen:

(1) soweit zweckdienlich eine Kopie des Flugdurchführungsplanes;

(2) Kopien der Teile des technischen Bordbuches, die für den Flug von Bedeutung sind;

(3) streckenbezogene NOTAM-Unterlagen, wenn diese vom Luftfahrtunternehmer hierfür zusammengestellt worden sind;

(4) Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage (siehe JAR-OPS 1.625); und

(5) Benachrichtigung über besondere Ladungen.

JAR-OPS 1.145 Vollmacht zur Überprüfung

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass einer von der Luftfahrtbehörde bevollmächtigten Person jederzeit gestattet wird,

an Bord eines in Übereinstimmung mit einem von dieser Luftfahrtbehörde ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnis eingesetzten Flugzeuges zu gehen und mitzufliegen sowie das Cockpit zu betreten und sich dort aufzuhalten; der Kommandant kann den Zutritt zum Cockpit verweigern, wenn die Sicherheit des Flugzeugs nach seiner Ansicht dadurch gefährdet würde.

JAR-OPS 1.150 Vorlage von Unterlagen, Dokumenten und Aufzeichnungen

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat:

(1) jeder von der Luftfahrtbehörde bevollmächtigten Person Zugang zu Unterlagen und Aufzeichnungen, die sich auf Flugbetrieb und/oder Instandhaltung beziehen, zu gewähren; und

(2) auf Verlangen der Luftfahrtbehörde innerhalb eines angemessenen Zeitraumes diese Unterlagen und Aufzeichnungen vorzulegen.

(b) Der Kommandant hat die an Bord mitzuführenden Unterlagen und Dokumente auf Verlangen einer von der Luftfahrtbehörde bevollmächtigten Person innerhalb einer angemessenen Zeit vorzulegen.

JAR-OPS 1.155 Aufbewahrung von Unterlagen

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) aufbewahrungspflichtige Originalunterlagen oder Kopien davon für den vorgeschriebenen Zeitraum aufbewahrt werden, auch wenn er nicht mehr der Halter des Flugzeugs ist; und

(2) gemäß Abschnitt Q über die Tätigkeit eines Besatzungsmitglieds geführte Aufzeichnungen einem anderen Luftfahrtunternehmer zur Verfügung gestellt werden, wenn das Besatzungsmitglied für diesen tätig wird.

JAR-OPS 1.160 Aufbewahrung, Vorlage und Verwendung von Aufzeichnungen der Flugschreiber

(Siehe ACJ OPS 1.160(a)(1) und (2))

(a) *Aufbewahrung von Aufzeichnungen*

(1) Der Luftfahrtunternehmer, der ein mit einem Flugschreiber ausgerüstetes

Flugzeug betreibt, hat nach einem Unfall, soweit möglich, die diesen Unfall betreffenden Originaldaten, wie sie vom Flugschreiber aufgezeichnet wurden, für einen Zeitraum von 60 Tagen aufzubewahren, es sei denn, die Untersuchungsbehörde bestimmt etwas anderes.

(2) Ohne eine vorherige abweichende Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde hat der Luftfahrtunternehmer, der ein mit einem Flugschreiber ausgerüstetes Flugzeug betreibt, nach einer meldepflichtigen Störung, soweit möglich, die diese Störung betreffenden Originaldaten, wie sie vom Flugschreiber aufgezeichnet wurden, für einen Zeitraum von 60 Tagen aufzubewahren, es sei denn, die Untersuchungsbehörde bestimmt etwas anderes.

(3) Außerdem hat der Luftfahrtunternehmer, der ein mit einem Flugschreiber ausgerüstetes Flugzeug betreibt, auf Anordnung der Luftfahrtbehörde die aufgezeichneten Originaldaten für einen Zeitraum von 60 Tagen aufzubewahren, es sei denn die Untersuchungsbehörde bestimmt etwas anderes.

(4) Ist an Bord eines Flugzeugs ein Flugdatenschreiber mitzuführen, hat der Luftfahrtunternehmer für dieses Flugzeug:

(i) die Aufzeichnungen des Flugdatenschreibers für die gemäß JAR-OPS 1.715, 1.720 und 1.725 vorgeschriebenen Betriebsstunden zu sichern. Zum Zweck der Überprüfung und Instandhaltung von Flugdatenschreibern ist es zulässig, bis zu einer Stunde der zum Zeitpunkt der Überprüfung ältesten Aufzeichnungen zu löschen; und

(ii) eine Unterlage über das Auslesen und Umwandeln der gespeicherten Daten in technische Maßeinheiten zu führen.

(b) *Vorlage von Aufzeichnungen*

Der Luftfahrtunternehmer, der ein mit einem Flugschreiber ausgerüstetes Flugzeug betreibt, hat nach Aufforderung durch die Luftfahrtbehörde vorhandene oder gesicherte Aufzeichnungen eines Flugschreibers innerhalb einer angemessenen Frist vorzulegen.

(c) *Verwendung von Aufzeichnungen*

(1) Die Aufzeichnungen der Tonaufzeichnungsanlage dürfen für andere Zwecke als zur Untersuchung eines Unfalls o-

der einer meldepflichtigen Störung nur mit Zustimmung aller betroffenen Besatzungsmitglieder verwendet werden.

(2) Die Aufzeichnungen des Flugdatenschreibers dürfen nur zur Untersuchung eines Unfalles oder einer meldepflichtigen Störung verwendet werden, es sei denn solche Aufzeichnungen:

- (i) werden vom Luftfahrtunternehmer ausschließlich für Lufttüchtigkeits- oder Instandhaltungszwecke verwendet; oder
- (ii) sind anonymisiert worden; oder
- (iii) werden nach einem Verfahren offengelegt, das einen ausreichenden Schutz gewährt.

JAR-OPS 1.165 Vermieten und Anmieten (Leasing)

(a) Begriffsbestimmungen

Die in diesem Paragraphen verwendeten Begriffe haben folgende Bedeutung:

(1) *Vermieten oder Anmieten ohne Besatzung (Dry lease)* bedeutet, dass ein Flugzeug unter dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Mieters betrieben wird.

(2) *Vermieten oder Anmieten mit Besatzung (Wet lease)* bedeutet, dass ein Flugzeug unter dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Vermieters betrieben wird.

(3) JAA-Luftfahrtunternehmer

Ein Luftfahrtunternehmer, der auf der Grundlage von JAR-OPS 1 von einem JAA-Mitgliedstaat zugelassen worden ist.

(b) Anmieten oder Vermieten von Flugzeugen zwischen JAA-Luftfahrtunternehmern

(1) Vermieten mit Besatzung (Wet lease-out)

Der JAA-Luftfahrtunternehmer, der ein Flugzeug mit vollständiger Besatzung unter Beibehaltung aller in Abschnitt C vorgeschriebenen Funktionen und Verantwortlichkeiten einem anderen JAA-Luftfahrtunternehmer zur Verfügung stellt, bleibt für dieses Flugzeug der verantwortliche Luftfahrtunternehmer.

(2) Anmieten und Vermieten außer Vermieten nach Absatz (b)(1)

(Siehe ACJ OPS 1.165(b)(2))

(i) Mit Ausnahme der Fälle nach Absatz (b)(1) muß der JAA-Luftfahrtunternehmer, der ein Flugzeug eines anderen JAA-Luftfahrtunternehmers verwendet oder diesem zur Verwendung zur Verfügung stellt, hierfür vorher eine Genehmigung seiner zuständigen Luftfahrtbehörde einholen. Alle Bedingungen, die Bestandteil dieser Genehmigung sind, müssen in den Mietvertrag aufgenommen werden.

(ii) Die von der Luftfahrtbehörde genehmigten Bestandteile der Mietverträge, ausgenommen bei Verträgen, die die Vermietung eines Flugzeugs mit vollständiger Besatzung ohne Übertragung von Funktionen und Verantwortlichkeiten zum Inhalt haben, stellen bezüglich des betroffenen Flugzeugs Änderungen des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses dar, unter dem der Betrieb durchgeführt wird.

(c) Anmieten und Vermieten von Flugzeugen durch einen JAA-Luftfahrtunternehmer von einem oder an einen Halter, der kein JAA-Luftfahrtunternehmer ist

(1) Anmieten von Flugzeugen gemäß Absatz (a)(1) (Dry lease-in)

(i) Der JAA-Luftfahrtunternehmer darf ohne Genehmigung der Luftfahrtbehörde auf der Grundlage 'Dry-Lease' ein Flugzeug von einem Halter, der kein JAA-Luftfahrtunternehmer ist, nicht anmieten. Alle Bedingungen, die Bestandteil dieser Genehmigung sind, müssen in den Mietvertrag aufgenommen werden.

(ii) Der JAA-Luftfahrtunternehmer hat für Flugzeuge, die auf der Grundlage 'Dry-Lease' angemietet werden, sicherzustellen, dass alle Abweichungen von den Bestimmungen der Abschnitte K, L und/oder JAR-26 der Luftfahrtbehörde mitgeteilt werden und für diese annehmbar sind.

(2) Anmieten von Flugzeugen gemäß Absatz (a)(2) (Wet lease-in)

(Siehe ACJ OPS 1.165(c)(2))

(i) Der JAA-Luftfahrtunternehmer darf ohne Genehmigung der Luftfahrtbehörde auf der Grundlage 'Wet-Lease' ein Flugzeug von einem Halter,

der kein JAA-Luftfahrtunternehmer ist, nicht anmieten.

(ii) Der JAA-Luftfahrtunternehmer hat für Flugzeuge, die auf der Grundlage 'Wet-Lease' angemietet werden, sicherzustellen, dass:

(A) die Sicherheitsnormen des Vermieters hinsichtlich Instandhaltung und Betrieb den JAR Vorschriften gleichwertig sind;

(B) der Vermieter ein Luftfahrtunternehmer mit einem von einem Unterzeichnerstaat nach dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO Abkommen) ausgestellten Luftverkehrsbetreiberzeugnisses ist;

(C) für das Flugzeug ein Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis nach Anhang 8 zum ICAO Abkommen ausgestellt ist. Die von einem JAA-Staat, der nicht für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig ist, in Übereinstimmung mit JAR-21 ausgestellten Standard-Lufttüchtigkeitszeugnisse werden anerkannt; und

(D) alle JAA-Bestimmungen, die von der Luftfahrtbehörde des Mieters für anwendbar erklärt wurden, erfüllt sind.

(3) *Vermieten von Flugzeugen gemäß Absatz (a)(1) (Dry lease-out)*

(i) Der JAA-Luftfahrtunternehmer darf auf der Grundlage 'Dry-Lease' ein Flugzeug zum Zwecke der gewerbsmäßigen Beförderung an einen Luftfahrtunternehmer eines Unterzeichnerstaates des ICAO Abkommens unter folgenden Bedingungen vermieten:

(A) die Luftfahrtbehörde hat den JAA-Luftfahrtunternehmer von den einschlägigen Bestimmungen von JAR-OPS 1 befreit und hat das Flugzeug aus dem Luftverkehrsbetreiberzeugnis gestrichen, nachdem die ausländische Luftfahrtbehörde die Verantwortung für die Aufsicht über die Instandhaltung und den Betrieb des Flugzeugs schriftlich übernommen hat; und

(B) die Instandhaltung des Flugzeugs erfolgt in Übereinstimmung mit einem genehmigten Instandhaltungsprogramm.

(4) *Vermieten von Flugzeugen gemäß Absatz (a)(2) (Wet lease-out)*

Der JAA-Luftfahrtunternehmer, der ein Flugzeug mit vollständiger Besetzung unter Beibehaltung aller in Abschnitt C vorgeschriebenen Funktionen und Verantwortlichkeiten einem anderen Halter zur Verfügung stellt, bleibt für dieses Flugzeug der verantwortliche Luftfahrtunternehmer.

JAR-OPS 1.170 reserviert

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.005(a) Betrieb von Flugzeugen der Flugleistungsklasse B

(Siehe ACJ zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.005(a))

(a) Begriffe

- (1) A nach A Betrieb – Start und Landung finden am selben Platz statt.
- (2) A nach B Betrieb – Start und Landung finden an verschiedenen Plätzen statt.
- (3) Nacht – Die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder diese andere Periode zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang, wie sie von der entsprechenden Behörde beschrieben wird. (Siehe ACJ zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.005(a) Absatz 7)
- (b) Ein Betrieb, auf den dieser Anhang anzuwenden ist, darf mit folgenden Erleichterungen durchgeführt werden.

(1) JAR-OPS 1.035 Qualitätssystem:

Siehe: AMC OPS 1.175 für die Beschreibung von kleinen und sehr kleinen Luftfahrtunternehmen.

Im Falle eines sehr kleinen Luftfahrtunternehmers, darf die Aufgabe des Qualitätsmanagers durch einen anderen Fachbereichsleiter wahrgenommen werden, wenn externe Auditoren herangezogen werden. Das trifft auch zu, wenn der verantwortliche Betriebsleiter (accountable manager) eine oder mehrere Fachbereichsleiterpositionen erfüllt.

(2) JAR-OPS 1.037 Unfallverhütung und Flugsicherheitsprogramm

(Siehe ACJ zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.005(a))

(3) JAR-OPS 1.075 Beförderung von Personen

Nicht erforderlich für Flüge nach Sichtflugregeln mit einmotorigen Flugzeugen.

(4) JAR-OPS 1.100 Zutritt zum Cockpit

- (i) Ein Luftfahrtunternehmer muss für bei Transport von Fluggästen in einem Pilotensitz Regeln erstellen.
- (ii) Der Kommandant muss sicherstellen, dass;
 - (A) der Transport von Fluggästen keine Ablenkung verursacht und/oder in den Betrieb des Fluges eingreift; und
 - (B) der Fluggast am Pilotensitz mit den entsprechenden Beschränkungen und Sicherheitsverfahren vertraut gemacht wurde.

(5) JAR-OPS 1.105 Unerlaubte Beförderung

Nicht erforderlich für Flüge nach Sichtflugregeln mit einmotorigen Flugzeugen.

(6) JAR-OPS 1.135 Zusätzliche mitzuführen- de Unterlagen und Formblätter

(i) Für A nach A Betrieb nach Sichtflugregeln mit einmotorigen Flugzeugen bei Tag müssen folgende Dokumente nicht mitgeführt werden:

- (A) Flugdurchführungsplan
- (B) Technisches Bordbuch des Flugzeuges
- (C) NOTAM/AIS Unterlagen
- (D) Wetterinformationen
- (E) Benachrichtigungen über besondere Arten von Fluggästen ... etc.; und
- (F) Benachrichtigungen über besondere Beladung inklusive gefährlicher Güter ... etc.

(ii) Für A nach A Betrieb nach Sichtflugregeln mit einmotorigen Flugzeugen bei Tag müssen Benachrichtigungen über besondere Fluggäste, beschrieben in JAR-OPS 1.135(a)(7), müssen nicht mitgeführt werden.

(iii) Für A nach A Betrieb nach Sichtflugregeln mit einmotorigen Flugzeugen bei Tag dürfen Flugablaufpläne in vereinfachter Form sein, die die Notwendigkeiten des Art des Betriebes entsprechen.

(7) JAR-OPS 1.215 Inanspruchnahme der Flugverkehrsdienste

Für Sichtflugbetrieb mit einmotorigen Flugzeugen bei Tag muss freiwilliger Kontakt mit den Flugsicherungsdiensten im passenden Ausmass zur Art des Betriebes aufrechterhalten werden. Such und Rettungsdienst muss entsprechend JAR-OPS 1.300 sicher gestellt sein.

(8) JAR-OPS 1.225 Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen:

Für den Betrieb nach Sichtflugregeln, werden normalerweise die Standard-Sichtfluggrenzwerte diese Bestimmungen abdecken. Wenn notwendig, muss der Luftfahrtunternehmer zusätzliche Anforderungen festlegen, die solche Umstände wie Funkabdeckung (Radio coverage), Gelände, Art der Gebiete für Start und Landung, Flugbedingungen und Flugsicherungsdienstkapazitäten, einbeziehen.

(9) JAR-OPS 1.235 Lärminderungsverfahren

Nicht erforderlich für Flüge nach Sichtflugregeln mit einmotorigen Flugzeugen.

(10) JAR-OPS 1.240 Flugstrecken und -gebiete

Unterabsatz (a)(1) trifft für A nach A Betrieb nach Sichtflugregeln mit einmotorigen Flugzeugen bei Tag nicht zu.

(11) JAR-OPS 1.250 Festlegung von Mindestflughöhen

Diese Bestimmung trifft für den Betrieb nach Sichtflugregeln bei Tag wie folgt zu: Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass der Betrieb nur entlang solcher Strecken oder innerhalb solchen Geländes durchgeführt werden, wo sichere Geländefreiheit aufrechterhalten werden kann, wobei Umstände wie Temperatur, Gelände, widrige Wetterbedingungen (zB schwere Turbulenzen und Abluftströmungen, Korrekturen für Temperatur- und Luftdruckabweichungen von den Standardwerten).

(12) JAR-OPS 1.255 Kraftstoff

(i) Für A nach A Betrieb – Der Luftfahrtunternehmer muss die Mindesttreibstoffmenge festlegen, die nach dem Ende des Fluges noch im Tank enthalten sein muss. Diese Mindesttreibstoffmenge, Letzte Reserve, darf nicht geringer sein, als diese Menge, die für einen Flug von 45 Minuten Dauer notwendig ist.

(ii) Für A nach B Betrieb – Ein Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass die Vorflugberechnungen des verwendbaren Treibstoffes beinhaltet:

- (A) Rolltreibstoff (Taxifuel) – Treibstoff, der vor dem Start verbraucht wird, wenn nennenswert; und
- (B) Reisetreibstoff (Treibstoff zum Erreichen des Zieles); und
- (C) Reservetreibstoff
 - (1) Eventualitätentreibstoff – Nicht weniger als 5 % des geplanten Reisetreibstoffes oder im Fall der Umplanung im Flug, 5 % des Reisetreibstoffes für den verbleibenden Flug; und
 - (2) Letzter Reservetreibstoff – Treibstoff für einen Flug von weiteren 45 Minuten Dauer (bei Kolbentriebwerken) oder 30 Minuten Dauer (bei Turbinentriebwerken); und
- (D) Ausweichtreibstoff – Treibstoff zum Erreichen des Ausweichflughafens mit dem Weg über den Zielflugplatz, wenn ein Ausweichflugplatz erforderlich ist
- (E) Extratreibstoff - Treibstoff, den der Kommandant zusätzlich zum Treibstoff in den Absätzen (A) bis (D) verlangen kann.

(13) JAR-OPS 1.265 Beförderung von Fluggästen, denen die Einreise verwehrt wurde,**und von zwangsweise abgeschobenen oder in Gewahrsam befindlichen Personen**

Für den Betrieb nach Sichtflugregeln mit einmotorigen Flugzeugen und wenn nicht beabsichtigt ist Fluggäste, denen die Einreise verwehrt wurde, und von zwangsweise abgeschobenen oder in Gewahrsam befindlichen Personen zu befördern, so ist es nicht notwendig, dass der Luftfahrtunternehmer Verfahren für die Beförderung solcher Fluggäste einführt.

(14) JAR-OPS 1.280 Belegung der Fluggastsitze

Nicht erforderlich für Flüge nach Sichtflugregeln mit einmotorigen Flugzeugen.

(15) JAR-OPS 1.285 Unterweisung der Fluggäste

Vorführung und Unterweisung muss passend zur Art des Betriebes gegeben werden. Bei Betrieb mit einem Piloten, dürfen dem Piloten keine Aufgaben zugewiesen werden, die ihm von seinen fliegerischen Tätigkeiten ablenken.

(16) JAR-OPS 1.290 Flugvorbereitung

(i) Flugdurchführungsplan für A nach A Betrieb – nicht erforderlich

(ii) Für A nach B Betrieb unter Sichtflugregeln bei Tag – Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass eine einfache Form des Flugdurchführungsplanes, entsprechend des Art des Betriebes, für jeden Flug ausgefüllt wurde.

(17) JAR-OPS 1.295 Auswahl von Flugplätzen

Nicht erforderlich für Flüge nach Sichtflugregeln. Die notwendigen Anweisungen für die Benutzung von Flugplätzen und Feldern für Start und Landung werden in Bezug auf JAR-OPS 1.220 herausgegeben.

(18) JAR-OPS 1.310 Besatzungsmitglieder auf ihren Plätzen

Für Betrieb unter Sichtflugbedingungen sind Anweisungen zu dieser Materie nur erforderlich, wenn der Betrieb mit zwei Piloten erfolgt.

(19) JAR-OPS 1.375 Kraftstoffmanagement während des Fluges

Es ist nicht erforderlich den Anhang 1 zu JAR-OPS 1.375 für den Betrieb nach Sichtflugregeln mit einmotorigen Flugzeugen bei Tag, anzuwenden.

(20) JAR-OPS 1.405 Beginn und Fortsetzung des Anfluges.

Nicht anzuwenden bei Flügen nach Sichtflugregeln.

(21) JAR-OPS 1.410 Betriebsverfahren - Flughöhe über der Schwelle

Nicht anzuwenden bei Flügen nach Sichtflugregeln.

(22) JAR-OPS 1.430 bis 1.460 inklusive Anhänge

Nicht anzuwenden bei Flügen nach Sichtflugregeln.

(23) JAR-OPS 1.530 Start

(i) Absatz (a) ist mit folgendem Zusatz anzuwenden. Die Behörde darf, von Fall zu Fall andere Flugleistungsdaten anerkennen, die vom Luftfahrtunternehmer auf der Grundlage von Vorführungen und/oder belegter Erfahrung, erstellt wurden. Die Absätze (b) und (c) sind mit folgenden Zusätzen anzuwenden. Wenn die Bestimmungen dieses Absatzes wegen physikalischer Einschränkungen bei der Verlängerungen der Piste nicht erfüllt werden können und ein klares öffentliches Interesse und die Notwendigkeit für den Betrieb besteht, kann die Behörde von Fall zu Fall andere Flugleistungen anerkennen, die dem Flughandbuch nicht widersprechen, deren Daten im Zusammenhang mit besonderen Verfahren, vom Luftfahrtunternehmer auf der Grundlage von Vorführungen und/oder belegter Erfahrung, erstellt wurden.

(ii) Ein Luftfahrtunternehmer, der den Betrieb in Übereinstimmung mit Absatz (i) durchführen möchte, muss vorher eine Genehmigung der Behörde erhalten, die das Luftfahrtbetreiberzeugnis (AOC) ausstellt. Diese Genehmigung wird:

- (A) Die Type des Flugzeuges festlegen;
- (B) Die Art des Betriebes festlegen;
- (C) Die Art der Flugplätze und der betroffenen Pisten festlegen;
- (D) Die Starts, die unter Sichtflugwetterbedingungen (VMC) zu erfolgen haben, einschränken;
- (E) Die Qualifikation der Besatzungsmitglieder festlegen;
- (F) Eingeschränkt auf Flugzeuge, deren erste Typenzulassung vor dem 1. Jänner 2005 erfolgte.

(iii) Der Betrieb muss von diesem Staat, in dem der Flugplatz liegt, anerkannt werden.

(24) JAR-OPS 1.535 Hindernisfreiheit beim Start - Mehrmotorige Flugzeuge

(i) Absätze (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2), (c)(1), (c)(2) und der Anhang treffen auf den Betrieb unter Sichtflugregeln bei Tag nicht zu.

(ii) Für den Betrieb unter Instrumentenflugregeln und unter Sichtflugregeln bei Tag ist Absatz (b) und (c) mit folgenden Abweichungen anzuwenden.

- (A) Die visuelle Kursführung ist als verfügbar anzunehmen, wenn die Flugsicht 1500 m oder mehr ist
- (B) Die höchste erforderliche Korridorbreite ist 300 m, wenn die Flugsicht 1500 oder mehr ist.

(25) JAR-OPS 1.545 Landung - Bestimmungs- und Ausweichflugplätze

(i) Dieser Absatz ist mit folgenden Zusätzen anzuwenden. Wenn die Bestimmungen dieses Absatzes wegen physikalischer Einschränkungen bei der Verlängerungen der

Piste nicht erfüllt werden können und ein klares öffentliches Interesse und die Notwendigkeit für den Betrieb besteht, kann die Behörde von Fall zu Fall andere Flugleistungen anerkennen, die dem Flughandbuch nicht widersprechen, deren Daten im Zusammenhang mit besonderen Verfahren, vom Luftfahrtunternehmer auf der Grundlage von Vorführungen und/oder belegter Erfahrung, erstellt wurden.

(ii) Ein Luftfahrtunternehmer, der den Betrieb in Übereinstimmung mit Absatz (i) durchführen möchte, muss vorher eine Genehmigung der Behörde erhalten, die das Luftfahrtbetreiberzeugnis (AOC) ausstellt. Diese Genehmigung wird:

- (A) Die Type des Flugzeuges festlegen;
- (B) Die Art des Betriebes festlegen;
- (C) Die Art der Flugplätze und der betroffenen Pisten festlegen;
- (D) Die Endanflüge und Landungen, die unter Sichtflugwetterbedingungen (VMC) zu erfolgen haben, einschränken;
- (E) Die Qualifikation der Besatzungsmitglieder festlegen;
- (F) eingeschränkt auf Flugzeuge, deren erste Typenzulassung vor dem 1. Jänner 2005 erfolgte.

(iii) Der Betrieb muss von diesem Staat, in dem der Flugplatz liegt, anerkannt werden.

(26) JAR-OPS 1.550 Landung - Trockene Piste

(i) Dieser Absatz ist mit folgenden Zusätzen anzuwenden. Wenn die Bestimmungen dieses Absatzes wegen physikalischer Einschränkungen bei der Verlängerungen der Piste nicht erfüllt werden können und ein klares öffentliches Interesse und die Notwendigkeit für den Betrieb besteht, kann die Behörde von Fall zu Fall andere Flugleistungen anerkennen, die dem Flughandbuch nicht widersprechen, deren Daten im Zusammenhang mit besonderen Verfahren, vom Luftfahrtunternehmer auf der Grundlage von Vorführungen und/oder belegter Erfahrung, erstellt wurden.

(ii) Ein Luftfahrtunternehmer, der den Betrieb in Übereinstimmung mit Absatz (i) durchführen möchte, muss vorher eine Genehmigung der Behörde erhalten, die das Luftfahrtbetreiberzeugnis (AOC) ausstellt. Diese Genehmigung wird:

- (A) Die Type des Flugzeuges festlegen;
- (B) Die Art des Betriebes festlegen;
- (C) Die Art der Flugplätze und der betroffenen Pisten festlegen;
- (D) Die Endanflüge und Landungen, die unter Sichtflugwetterbedingungen (VMC) zu erfolgen haben, einschränken;
- (E) Die Qualifikation der Besatzungsmitglieder festlegen;

(F) eingeschränkt auf Flugzeuge, deren erste Typenzulassung vor dem 1. Jänner 2005 erfolgte.

(iii) Der Betrieb muss von diesem Staat, in dem der Flugplatz liegt, anerkannt werden.

(27) *JAR-OPS 1.640 Flugzeugbeleuchtung*
Für einmotorige Flugzeuge betrieben unter Sichtflugregeln bei Tag, die das erste Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 22. Mai 1995 erhalten haben und nicht mit einem elektrischen Generatorsystem ausgerüstet sind, kann die Behörde bis zum 1. Jänner 2005 Ausnahmen von einigen oder allen Erfordernissen dieses Absatzes erteilen. Das gilt für jeden Staat, der überflogen wird.

(28) *JAR-OPS 1.650 VFR-Flüge am Tage - Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung*

Absatz 1.650 ist mit folgenden Zusätzen anwendbar. Einmotorige Flugzeuge mit einem eigenen Lufttüchtigkeitszeugnis, ausgestellt vor dem 22. Mai 1995 dürfen von den Forderungen der Absätze (f), (g), (h) und (i) durch die Behörde ausgenommen werden, wenn die Erfüllung Umbauten erfordern würden..

(29) *JAR-OPS 1.905 Instandhaltungs-Organisationshandbuch des Luftfahrtunternehmers*

Das MME darf dem durchzuführenden Betrieb angepasst werden.

(30) *JAR-OPS 1.915 Technisches Bordbuch des Luftfahrtunternehmers für das Flugzeug*
(Siehe ACJ zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1005)

Die Behörde darf eine abgekürzte Form des Technischen Bordbuches, entsprechend der Art des durchgeführten Betriebes, genehmigen.

(31) *Zusammensetzung der Flugbesatzung*
Die Absätze (a)(2), (a)(4) und (b) sind für Betrieb unter Sichtflugregeln bei Tag nicht anwendbar, ausser (a)(4), der voll zutrifft, wenn entsprechend JAR-OPS Teil 1 2 Piloten erforderlich sind.

(32) *JAR-OPS 1.945 Umschulung und Überprüfung*

(i) Absatz (a)(7) – Streckenflug unter Aufsicht (Line Flying under supervision LIFUS) darf auf irgendeinem Flugzeug der entsprechende Klasse durchgeführt werden. Das Ausmass der erforderlichen LIFUS ist von der Komplexität des durchgeführten Betriebes abhängig..

(ii) Absatz (a)(8) ist nicht erforderlich.

(33) *JAR-OPS 1.955 Ernennung zum Kommandanten*

Absatz (b) gilt wie folgt:

Die Behörde kann einen verkürzten Kommandantenkurs entsprechend der Art des durchgeführten Betriebes anerkennen.

(34) *JAR-OPS 1.960 Kommandanten mit einer Lizenz für Berufspiloten*

Absatz (a)(1)(i) trifft für Betrieb unter Sichtflugregeln bei Tag nicht zu.

(35) *JAR-OPS 1.965 Wiederkehrende Schulung und Überprüfung*

(i) Absatz (a)(1) muss wie folgt bei Betrieb unter Sichtflugbedingungen angewandt werden. Jede Schulung und Überprüfung muss zur Art des Betriebes und Klasse des Flugzeuges mit dem die Besatzungsmitglieder arbeiten, gehören, wobei besondere Ausrüstung, die verwendet wird einbezogen werden muss.

(ii) Absatz (a)(3)(ii) gilt wie folgt. Schulung kann von einem Prüfer für Klassenberechtigung (CRE), einem Prüfer für Pilotenberechtigungen (FE) oder einem Prüfer für Musterberechtigungen (TRE) durchgeführt werden.

(iii) Absatz (a)(4)(i) gilt wie folgt. Befähigungsüberprüfungen (Operator Proficiency Check) dürfen von einem Prüfer für Musterberechtigungen (TRE), einem Prüfer für Klassenberechtigung (CRE), oder von einem, vom Luftfahrtunternehmer ernannten, passend geeigneten und von der Behörde anerkannten Kammandanten, der in CRM (Crew Resource Management) konzepten geschult ist und die CRM Kenntnisse beurteilen kann, durchgeführt werden.

(iv) Absatz (b)(2) gilt wie folgt für den Betrieb unter Sichtflugregeln bei Tag. In den Fällen, in denen ein Luftfahrtunternehmer während der Saison nicht länger als 8 zusammenhängende Monate in Betrieb ist, ist eine Befähigungsprüfung ausreichend. Diese Befähigungsprüfung muss vor dem Beginn des gewerblichen Flugbetriebes abgelegt werden.

(36) *JAR-OPS 1.968 Befähigung des Piloten zum Führen eines Flugzeugs von jedem Pilotensitz aus*

Anhang 1 gilt nicht für Betrieb nach Sichtflugregeln mit einmotorigen Flugzeugen bei Tag.

(37) *JAR-OPS 1.975 Nachweis von Kenntnissen über Flugstrecken und Flugplätze*

(i) Für Betrieb unter Sichtflugregeln bei Tag sind die Absätze (b), (c) und (d) nicht zutreffend, ausser der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass in den Fällen, in denen eine besondere Genehmigung durch den Staat des Flugplatzes notwendig ist, die damit verbundenen Bestimmungen beachtet werden.

(ii) Für Betrieb unter Instrumentenflugregeln oder Sichtflugregeln bei Nacht kann der Nachweis den Kenntnisse über Flugstrecke und Flugplätze abweichend wie folgt aufgefrischt werden:

(A) Ausser für den Betrieb zu den meist nachgefragten Flugplätzen, durch den Abschluss von 10 Sektoren innerhalb

des Betriebsgebietes während der letzten 12 Monate zusätzlich zu etwaigem Selbststudium.

- (B) Betrieb zu den meist nachgefragten Flugplätzen darf nur durchgeführt werden, wenn
- (1) Der Kommandant den Flugplatz innerhalb der letzten 36 Monate durch einen Besuch als fliegendes Flugbesatzungsmitglied oder als Beobachter kennelernt hat.
 - (2) Der Anflug in Sichtflugwetterbedingungen von der zutreffenden Sektormindesthöhe (Minimum Sector Altitude) durchgeführt wird; und
 - (3) Ein geeignetes Selbststudium vor dem Flug abgehalten wurde.

(38) *JAR-OPS 1.980 Einsatz auf verschiedenen Mustern oder Baureihen*

(i) Nicht zutreffend wenn der Betrieb auf einmotorige Kolbengetriebene Flugzeuge mit einem Piloten unter Sichtflugregeln bei Tag eingeschränkt wird.

(ii) Für Betrieb unter Instrumentenflugregeln oder Sichtflugregeln bei Nacht können die Bestimmungen in Anhang 1 zu JAR-OPSn1.980, Absatz (d)(2)(i) betreffend der 500 Stunden der bestimmten Besatzungsmitgliedposition vor dem Erhalt des Rechtes 2 Berechtigungen zu haben, auf 100 Stunden oder Sektoren reduziert werden, wenn eine Berechtigung eine Klassenberechtigung ist. Ein Überprüfungsflug muss abgeschlossen werden, bevor der Pilot für die Aufgaben des Kommandanten freigegeben wird.

(39) *JAR-OPS 1.981 Einsatz auf Hubschraubern und Flugzeugen*

Absatz (a)(1) ist nicht zutreffend wenn der Betrieb auf einmotorige Kolbengetriebene Flugzeuge mit einem Piloten eingeschränkt wird.

(40) *JAR-OPS 1.1045 Betriebshandbuch - Gliederung und Inhalt*

Siehe AMC OPS 1.1045

(41) *JAR-OPS 1.1060 Flugdurchführungsplan (Operational Flight Plan)*

Für Betrieb von A nach A unter Sichtflugregeln bei Tag nicht erforderlich. Für Betrieb von A nach B unter Sichtflugregeln bei Tag gelten die Anforderungen, aber der Flugdurchführungsplan kann in vereinfachter Form, entsprechend der Art des durchgeführten Betriebes sein.

(JAR OPS 1.135)

(42) *JAR-OPS 1.1070 Instandhaltungs-Organisationshandbuch des Luftfahrtunternehmers*

Das MME darf an die Art des durchgeführten Betriebes angepasst werden. (Siehe ACJ zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.005(a))

(43) *JAR-OPS 1.1071 Technisches Bordbuch (Aeroplane Technical Log)*

Zutreffend wie in JAR-OPS 1.915 gezeigt.

(44) *Abschnitt R - Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr*

Siehe ACJ zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1005(a)

(45) *JAR-OPS 1.1235 Luftsicherheitsvorschriften*

Siehe ACJ zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1005(a)

(46) *JAR-OPS 1.1240 Schulungsprogramme*
Das Schulungsprogramm muss der Art des durchgeführten Betriebes angepasst werden. Ein Selbststudium kann für den Betrieb unter Sichtflugregeln anerkannt werden.

(47) *JAR-OPS 1.1250 Prüfliste zur Durchsichtung von Flugzeugen*

Nicht zutreffend für Betrieb unter Sichtflugregeln bei Tag.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.125 Mitzuführende Dokumente

Siehe JAR-OPS 1.125

Im Fall von Verlust oder Diebstahl von Dokumenten aufgezählt in JAR-OPS 1.125, darf der Flug zur Basis oder einem Platz, an dem Ersatzdokumente bereitgestellt werden können, fortgesetzt werden.

ABSCHNITT C - LUFTVERKEHRSBETREIBERZEUGNIS UND AUFSICHT ÜBER LUFTFAHRTUNTERNEHMEN

JAR-OPS 1.175 Allgemeine Vorschriften für die Erteilung des Luftverkehrsleiterzeugnisses

Anmerkung 1: In Anhang 1 zu diesem Paragraphen sind der Inhalt und die festgelegten Bedingungen des Luftverkehrsleiterzeugnisses (Air Operator Certificate - AOC) dargelegt.

Anmerkung 2: In Anhang 2 zu diesem Paragraphen sind die Anforderungen bezüglich Leitung und Organisation dargelegt.

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug zum Zwecke der gewerbsmäßigen Beförderung nur in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Luftverkehrsleiterzeugnisses betreiben.

(b) Wer ein Luftverkehrsleiterzeugnis oder die Änderung eines Luftverkehrsleiterzeugnisses beantragt, muss es der Luftfahrtbehörde ermöglichen, alle Sicherheitsaspekte des beabsichtigten Betriebes zu prüfen.

(c) Wer ein Luftverkehrsleiterzeugnis beantragt:

(1) darf nicht im Besitz eines von einer anderen Luftfahrtbehörde ausgestellten Luftverkehrsleiterzeugnisses sein, es sei denn, dies ist von den betroffenen Luftfahrtbehörden ausdrücklich genehmigt;

(2) muss seine Hauptniederlassung und, falls vorhanden, den eingetragenen Sitz des Unternehmens in dem für die Ausstellung des Luftverkehrsleiterzeugnisses zuständigen Staat haben; (Siehe IEM OPS 1.175(c)(2));

(3) muss die unter dem Luftverkehrsleiterzeugnis zu betreibenden Flugzeuge in dem für die Ausstellung des Luftverkehrsleiterzeugnisses zuständigen Staat eingetragen haben; und

(4) muss der Luftfahrtbehörde nachweisen, dass er in der Lage ist, einen sicheren Flugbetrieb durchzuführen.

(d) Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes (c)(3) darf der Luftfahrtunternehmer Flugzeuge betreiben, die in der Luftfahrzeugrolle einer anderen Luftfahrtbehörde eingetragen sind, wenn die Luftfahrtbehörde, die das Luftverkehrsleiterzeugnis ausgestellt hat, und die andere Luftfahrtbehörde dem zugestimmt haben.

(e) Der Luftfahrtunternehmer muss der Luftfahrtbehörde zwecks Feststellung der

fortdauernden Einhaltung der Bestimmungen von JAR-OPS 1 Zutritt zu seinem Betrieb und seinen Flugzeugen gewähren, und er muss sicherstellen, dass im Hinblick auf die Instandhaltung Zutritt zu allen beauftragten Instandhaltungsbetrieben nach JAR-145 gewährt wird.

(f) Ein Luftverkehrsleiterzeugnis ist zu ändern, zu widerrufen oder sein Ruhen ist anzuordnen, wenn der Luftfahrtbehörde nicht mehr nachgewiesen werden kann, dass der Luftfahrtunternehmer einen sicheren Flugbetrieb aufrechterhalten kann.

(g) Der Luftfahrtunternehmer muss den behördlichen Anforderungen genügen:

(1) Seine Organisation und Management ist passend und ausreichend für die Größe und Art des Betriebes und

(2) Verfahren für die Überwachung des Betriebes sind festgelegt.

(h) Der Luftfahrtunternehmer muss einen den behördlichen Anforderungen genügenden verantwortlichen Betriebsleiter bestimmt haben, der mit einer Ermächtigung des Unternehmers ausgestattet ist, die sicherstellt, dass der gesamte Flugbetrieb und alle Instandhaltungsmaßnahmen finanziert und gemäß dem von der Luftfahrtbehörde vorgeschriebenen Standard durchgeführt werden können.

(Siehe ACJ OPS 1.035)

(i) Der Luftfahrtunternehmer muss den behördlichen Anforderungen genügende Fachbereichsleiter ernannt haben, die für

- (1) den Flugbetrieb;
- (2) das Instandhaltungssystem;
- (3) die Schulung der Besatzungen;
- und
- (4) den Bodenbetrieb

verantwortlich sind.

(Siehe ACJ OPS 1.175(i))

(j) Eine Person darf auch mehr als eine Aufgabe als Fachbereichsleiter annehmen, wenn er den behördlichen Anforderungen genügt, aber für Luftfahrtunternehmen mit 21 oder mehr Vollzeitangestellten sind zumindest zwei Fachbereichsleiter für die vier Fachbereiche notwendig. (Siehe ACJ OPS 1.175(j) & (k))

(k) Für Luftfahrtunternehmen mit 20 oder weniger Vollzeitangestellten, kann ein oder

mehrere Fachbereichsleiter durch den verantwortlichen Betriebsleiter erfüllt werden, solange er den behördlichen Anforderungen genügt. (Siehe ACJ OPS 1.175(j) & (k))

(l) Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass jeder Flug entsprechend den Bestimmungen im Betriebshandbuch durchgeführt wird.

(m) Der Luftfahrtunternehmer muss für zweckmäßige Bodenabfertigungsdienste sorgen, um die sichere Durchführung seiner Flüge zu gewährleisten.

(n) Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass seine Flugzeuge so ausgerüstet und seine Besatzungen so qualifiziert sind, wie es das jeweilige Einsatzgebiet und die jeweilige Betriebsart erfordern.

(o) Der Luftfahrtunternehmer muss für alle im Rahmen des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses betriebenen Flugzeuge die Instandhaltungsvorschriften in Übereinstimmung mit Abschnitt M erfüllen.

(p) Der Luftfahrtunternehmer muss der Luftfahrtbehörde eine Kopie des Betriebshandbuches, das den Bestimmungen des Abschnitts P entspricht, und alle Ergänzungen und Änderungen hierzu zur Verfügung stellen.

(q) Der Luftfahrtunternehmer muss an der Hauptbetriebsbasis betriebliche Hilfsdienste, geeignet für das Einsatzgebiet und die Betriebsart, bereithalten.

JAR-OPS 1.180 Ausstellung und Änderung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses sowie Aufrechterhaltung seiner Gültigkeit

(a) Ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis wird nur ausgestellt oder geändert und bleibt nur gültig, wenn:

(1) für die betriebenen Flugzeuge ein Standard-Lufttüchtigkeitszeugnis nach Anhang 8 des ICAO Abkommens von einem JAA-Mitgliedstaat ausgestellt wurde. Standard-Lufttüchtigkeitszeugnisse, die von einem anderen JAA-Mitgliedstaat als dem für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständigen ausgestellt worden sind, werden nur anerkannt, wenn sie in Übereinstimmung mit JAR-21 ausgestellt worden sind;

(2) das Instandhaltungssystem von der Luftfahrtbehörde in Übereinstimmung mit Abschnitt M genehmigt worden ist; und

(3) der Luftfahrtunternehmer der Luftfahrtbehörde nachgewiesen hat, dass er in der Lage ist:

(i) eine geeignete Organisation aufzubauen und aufrechtzuerhalten;

(ii) ein Qualitätssystem in Übereinstimmung mit JAR-OPS 1.035 aufzubauen und aufrechtzuerhalten;

(iii) die geforderten Schulungsprogramme einzuhalten;

(iv) die Instandhaltungsvorschriften entsprechend der Art und dem Umfang des Betriebes, einschließlich der einschlägigen Bestimmungen in JAR-OPS 1.175 (g) bis (o) einzuhalten; und

(v) den Bestimmungen von JAR-OPS 1.175 zu genügen.

(b) Unbeschadet der Bestimmung von JAR-OPS 1.185(f) muss der Luftfahrtunternehmer der Luftfahrtbehörde jede Änderung der gemäß Absatz (a) gemachten Angaben sobald wie möglich mitteilen.

(c) Ist die Luftfahrtbehörde nicht überzeugt, dass die Forderungen des Absatzes (a) erfüllt sind, kann sie Nachweisflüge verlangen, die wie Flüge zur gewerbsmäßigen Beförderung durchzuführen sind.

JAR-OPS 1.185 Administrative Anforderungen

(a) Der Antrag auf Erstaussstellung, Änderung, Verlängerung oder Erneuerung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses muss folgende Angaben enthalten:

(1) eingetragener Name, Firmennamen, Anschrift und Postanschrift des Antragstellers;

(2) eine Beschreibung des beabsichtigten Betriebes;

(3) eine Beschreibung der Führungsorganisation;

(4) den Namen des verantwortlichen Betriebsleiters;

(5) die Namen der wichtigsten Fachbereichsleiter, insbesondere der für den

Flugbetrieb, das Instandhaltungssystem, die Ausbildung der Besatzungen und den Bodenbetrieb zuständigen, sowie deren Qualifikation und Erfahrung; und

(6) das Betriebshandbuch.

(b) Für das Instandhaltungssystem des Luftfahrtunternehmers muss der Antrag nach Absatz (a) auf Erstaussstellung, Änderung, Verlängerung oder Erneuerung eines Luftverkehrsleiterzeugnisses für die zu betreibenden Flugzeugmuster folgendes enthalten (siehe IEM OPS 1.185(b)):

- (1) Instandhaltungs-Organisationshandbuch des Luftfahrtunternehmers;
- (2) die Flugzeuginstandhaltungsprogramme des Luftfahrtunternehmers;
- (3) das Technische Bordbuch ;
- (4) sofern zutreffend, den technischen Inhalt der Instandhaltungsverträge zwischen dem Luftfahrtunternehmer und jedem beauftragten, nach JAR-145 anerkannten Instandhaltungsbetrieb; und
- (5) die Anzahl der Flugzeuge.

(c) Der Antrag auf Erstaussstellung eines Luftverkehrsleiterzeugnisses muss mindestens 90 Tage vor der beabsichtigten Betriebsaufnahme gestellt werden. Das Betriebshandbuch darf später vorgelegt werden, jedoch nicht später als 60 Tage vor der beabsichtigten Betriebsaufnahme.

(d) Der Antrag auf Änderung eines Luftverkehrsleiterzeugnisses muss mindestens 30 Tage oder zu einem anderen, mit der Luftfahrtbehörde vereinbarten Zeitpunkt vor der beabsichtigten Betriebsaufnahme gestellt werden.

(e) Der Antrag auf Verlängerung oder Erneuerung eines Luftverkehrsleiterzeugnisses muss mindestens 30 Tage oder zu einem anderen, mit der Luftfahrtbehörde vereinbarten Zeitpunkt vor Ablauf der Gültigkeit gestellt werden.

(f) Außer in Ausnahmefällen ist der beabsichtigte Wechsel eines Fachbereichsleiters der Luftfahrtbehörde 10 Tage im Voraus anzuzeigen.

JAR-OPS 1.190 reserviert

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.175 Inhalt und festgelegte Bedingungen des Luftverkehrsleiterzeugnisses

Das Luftverkehrsleiterzeugnis enthält folgende Angaben:

- (a) Name und Anschrift (Hauptniederlassung) des Luftfahrtunternehmers;
- (b) Datum der Ausstellung und Gültigkeitsdauer;
- (c) Beschreibung der zulässigen Betriebsarten;
- (d) für den Betrieb des Luftfahrtunternehmers zugelassene Flugzeugmuster;
- (e) Eintragungszeichen der für den Betrieb des Luftfahrtunternehmers zugelassenen Flugzeuge, es sei denn, die Luftfahrtbehörde hat ein Verfahren genehmigt, nach dem ihr die Eintragungszeichen der unter dem Luftverkehrsleiterzeugnis betriebenen Flugzeuge mitgeteilt werden;
- (f) zulässige Einsatzgebiete;
- (g) besondere Einschränkungen; und
- (h) besondere Berechtigungen/Genehmigungen, wie CAT II/CAT III (einschließlich genehmigter Betriebsmindestbedingungen), MNPS, ETOPS, RNAV, Transport gefährlicher Güter.

Anhang 2 zu JAR-OPS 1.175 Leitung und Organisation eines Luftfahrtunternehmens

(a) *Allgemeines*

Das Luftfahrtunternehmen muss über eine verlässliche und effektive Führungsstruktur verfügen, um die sichere Durchführung des Flugbetriebes zu gewährleisten.

Die Fachbereichsleiter müssen Managementkenntnisse zusammen mit technische/betrieblicher Befähigung im Bereich der Luftfahrt haben.

(b) *Ernannte Fachbereichsleiter*

(1) Das Betriebshandbuch muss eine Beschreibung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Fachbereichsleiter einschließlich ihrer Namen enthalten. Beabsichtigte oder tatsächliche Veränderungen der Besetzung oder der Aufgaben

müssen der Luftfahrtbehörde schriftlich mitgeteilt werden.

(2) Der Luftfahrtunternehmer muss Vorsorge treffen, um eine fortdauernde Überwachung auch bei Abwesenheit des Fachbereichsleiters zu gewährleisten.

(3) Eine Person, die von dem Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses als Fachbereichsleiter bestimmt ist, darf nicht gleichzeitig von einem anderen Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses als Fachbereichsleiter bestimmt werden, außer es genügt den Anforderungen der betroffenen Behörden.

(4) Personen, die als Fachbereichsleiter ernannt sind, müssen einen Arbeitsvertrag in einem Ausmaß haben, das ausreichend ist, die Funktionen entsprechend der Größe und Art des Betriebes zu erfüllen.

(c) Angemessenheit des Personals und seine Überwachung

(1) Besatzungsmitglieder

Der Luftfahrtunternehmer muss ausreichend Flug- und Kabinenbesatzungen für den beabsichtigten Betrieb beschäftigen, die in Übereinstimmung mit Abschnitt N bzw. Abschnitt O geschult und geprüft sind.

(2) Bodenpersonal

(i) Die Anzahl des Bodenpersonals ist von der Art und dem Umfang des Betriebes abhängig. Insbesondere Betriebs- und Bodenabfertigungsdienste müssen über geschultes Personal verfügen, das sich seiner Verantwortung innerhalb des Unternehmens bewußt ist.

(ii) Der Luftfahrtunternehmer, der für die Durchführung bestimmter Aufgaben andere Unternehmen beauftragt, bleibt für die Einhaltung eines angemessenen Sicherheitsstandards verantwortlich. In solchen Fällen ist dem betroffenen Fachbereichsleiter die Aufgabe zu übertragen, sicherzustellen, dass ein unter Vertrag genommener Auftragnehmer die geforderten Sicherheitsstandards einhält.

(3) Überwachung

(i) Die Anzahl des zu bestimmenden Überwachungspersonals ist von der Struktur des Luftfahrtunter-

nehmens und der Anzahl der Mitarbeiter abhängig.

(ii) Die Aufgaben und die Verantwortung des Überwachungspersonals sind festzulegen und alle anderen Tätigkeiten des Überwachungspersonals sind so vorzusehen, dass es seine Überwachungsaufgaben wahrnehmen kann.

(iii) Die Überwachung aller Besatzungsmitglieder und Bodenmitarbeiter muss von Personen wahrgenommen werden, die über ausreichend Erfahrung und über entsprechende persönliche Eigenschaften verfügen, so dass die Erfüllung der im Betriebshandbuch festgelegten Standards sichergestellt ist.

(d) Räumlichkeiten

(1) Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass an jeder Betriebsbasis ausreichend Arbeitsraum für Mitarbeiter, die mit sicherheitsrelevanten Aufgaben des Flugbetriebes betraut sind, vorhanden ist. Hierbei sind der Bedarf des mit der flugbetrieblichen Steuerung und mit der Aufbewahrung und Bereitstellung wesentlicher Aufzeichnungen befaßte Bodenpersonal sowie der Bedarf für die Flugplanung durch die Besatzungen zu berücksichtigen.

(2) Die Bürodienste müssen in der Lage sein, unverzüglich die betrieblichen Anweisungen und andere Informationen an alle Betroffenen zu verteilen.

(e) Dokumentation

Der Luftfahrtunternehmer muss Vorkehrungen für die Erstellung und Änderung von Handbüchern, und anderen Dokumenten treffen.

ABSCHNITT D - BETRIEBLICHE VORSCHRIFTEN**JAR-OPS 1.195 Betriebliche Steuerung und Überwachung**

Der Luftfahrtunternehmer hat

(a) eine, von der Behörde genehmigte Methode zur Überwachung des Betriebes festzulegen und auf dem neuesten Stand zu halten und

(b) die Überwachung über jeden Flug, durchgeführt unter den Bedingungen seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses auszuführen.

JAR-OPS 1.200 Betriebshandbuch

Der Luftfahrtunternehmer hat gemäß Abschnitt P ein Handbuch für den Gebrauch durch das Betriebspersonal und dessen Anleitung bereitzustellen.

JAR-OPS 1.205 Befähigung des Betriebspersonals

(Siehe ACJ OPS 1.205)

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass alle Personen, die dem Bodenbetrieb oder Flugbetrieb zugeteilt oder dort direkt eingesetzt sind, ordnungsgemäß eingewiesen sind, ihre Fähigkeiten in ihren speziellen Aufgaben nachgewiesen haben und sich ihrer Verantwortung und der Auswirkung ihrer Tätigkeit auf den gesamten Betrieb bewußt sind.

JAR-OPS 1.210 Festlegung von Verfahren

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat für jedes Flugzeugmuster Verfahren und Anweisungen festzulegen, die die Aufgaben des Bodenpersonals und der Besatzungsmitglieder für jede vorgesehene Art von Flug- und Bodenbetrieb enthalten (siehe AMC OPS 1.210 (a)).

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat Prüflisten zu erstellen, die von den Besatzungsmitgliedern in allen Betriebsphasen des Flugzeuges unter normalen und außergewöhnlichen Bedingungen sowie in Notfällen, soweit zutreffend, zu benutzen sind, um sicherzustellen, dass die im Betriebshandbuch festgelegten Betriebsverfahren befolgt werden. (Siehe IEM OPS 1.210(b))

(c) Der Luftfahrtunternehmer darf von einem Besatzungsmitglied keine Tätigkeiten während kritischer Flugphasen verlangen, die

nicht für den sicheren Betrieb des Flugzeuges erforderlich sind (siehe IEM OPS 1.210 (c)).

JAR-OPS 1.215 Inanspruchnahme der Flugverkehrsdienste

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass Flugverkehrsdienste, sofern vorhanden, für alle Flüge in Anspruch genommen werden.

JAR-OPS 1.216 Anweisungen während dem Flug

(Siehe ACJ OPS 1.216)

Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass seine Anweisungen, wenn sie eine Änderung im Flugplan hervorrufen, wennmöglich mit der jeweiligen Flugsicherungsstelle koordiniert werden, bevor sie an das Flugzeug übermittelt werden.

JAR-OPS 1.220 Auswahl von geeigneten Flugplätzen durch den Luftfahrtunternehmer

(siehe IEM OPS 1.220)

Der Luftfahrtunternehmer darf für die Benutzung nur Flugplätze auswählen, die für die eingesetzten Flugzeugmuster und den vorgesehenen Flugbetrieb geeignet sind.

JAR-OPS 1.225 Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat in Übereinstimmung mit JAR-OPS 1.430 Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen für jeden Start-, Bestimmungs- oder Ausweichflugplatz festzulegen, der nach JAR-OPS 1.220 zur Benutzung ausgewählt wurde.

(b) Bei diesen Mindestbedingungen muss ein von der Luftfahrtbehörde geforderter Zuschlag zu den festgesetzten Werten berücksichtigt werden.

(c) Die Mindestbedingungen für ein Anflug- und Landeverfahren gelten als anwendbar, wenn:

(1) die auf der betreffenden Karte ausgewiesenen Bodenanlagen, die für das beabsichtigte Verfahren erforderlich sind, betriebsbereit sind;

(2) die für die Art des Anfluges erforderlichen Flugzeugsysteme betriebsbereit sind;

(3) die geforderten Kriterien der Flugzeugleistung erfüllt sind; und

(4) die Besatzung entsprechend qualifiziert ist.

JAR-OPS 1.230 Instrumentenabflug- und Instrumentenanflugverfahren

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Instrumentenabflug- und Instrumentenanflugverfahren, die von dem Staat festgelegt wurden, auf dessen Gebiet der Flugplatz gelegen ist, angewendet werden.

(b) Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes (a) darf der Kommandant eine von der veröffentlichten Abflug- oder Anflugstrecke abweichende Flugverkehrskontrollfreigabe annehmen, wenn dabei die Kriterien der Hindernisfreiheit beachtet und die Betriebsbedingungen in vollem Maße berücksichtigt werden. Der Endanflug muss nach Sicht oder nach dem festgelegten Instrumentenanflugverfahren durchgeführt werden.

(c) Verfahren, die von den in Absatz (a) geforderten Verfahren abweichen, dürfen nur angewendet werden, wenn sie, falls erforderlich, von dem Staat, auf dessen Gebiet der Flugplatz gelegen ist, genehmigt und von der Luftfahrtbehörde anerkannt worden sind.

JAR-OPS 1.235 Lärminderungsverfahren

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat Betriebsverfahren zur Lärminderung bei Instrumentenflugbetrieb gemäß ICAO PANS OPS Band 1 (Doc 8168-OPS/611) festzulegen.

(b) Startsteigverfahren zur Lärminderung für ein bestimmtes Flugzeugmuster sollen für alle Flugplätze gleich sein.

JAR-OPS 1.240 Flugstrecken und -gebiete

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass der Flugbetrieb nur auf Strecken und in Gebieten durchgeführt wird, für die:

(1) Bodenanlagen und Bodendienste, einschließlich der Wetterdienste, vorhanden sind, die für den geplanten Betrieb geeignet sind;

(2) die Leistung des einzusetzenden Flugzeuges ausreicht, um die Mindestflughöhen einzuhalten;

(3) die Ausrüstung des einzusetzenden Flugzeuges die Mindestforderungen für den geplanten Flugbetrieb erfüllt;

(4) geeignetes Kartenmaterial gemäß JAR-OPS 1.135(a)(9) zur Verfügung steht;

(5) bei Einsatz von zweimotorigen Flugzeugen geeignete Flugplätze innerhalb der in JAR-OPS 1.245 genannten Zeit-/Entfernungsbeschränkungen vorhanden sind;

(6) bei Einsatz von einmotorigen Flugzeugen Flächen vorhanden sind, die eine sichere Notlandung ermöglichen.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass der Flugbetrieb gemäß den für die Flugstrecken oder Fluggebiete von der Luftfahrtbehörde vorgeschriebenen Beschränkungen durchgeführt wird.

JAR-OPS 1.241 Flüge in bestimmten Lufträumen mit verringerter Höhenstaffelung (Reduced Separation (RVSM))

Vertical Minima
(Siehe JAA Administrative & Guidance Material, Section 1, Part 3, Leaflet 6)

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug in bestimmten Lufträumen, in denen auf der Grundlage regionaler Abkommen vertikale Staffelungsmindestwerte von 300 m (1000 ft) angewendet werden, nur mit Genehmigung der Luftfahrtbehörde betreiben (RVSM-Genehmigung) (siehe JAR-OPS 1.872).

JAR-OPS 1.243 Flüge in Gebieten mit besonderen Navigationsanforderungen

(Siehe IEM OPS 1.243)

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug in bestimmten Gebieten oder bestimmten Lufträumen, in denen auf der Grundlage regionaler Abkommen Mindestleistungsanforderungen hinsichtlich der Navigation vorgeschrieben sind, nur mit Genehmigung der Luftfahrtbehörde betreiben

(MNPS-/RNP-/ RNAV-Genehmigung) (siehe JAR-OPS 1.865(c)(2) und JAR-OPS 1.870).

JAR-OPS 1.245 Größte Entfernung von einem geeigneten Flugplatz für zweimotorige Flugzeuge ohne ETOPS Genehmigung

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf, außer wenn dies ausdrücklich von der Luftfahrtbehörde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von JAR-OPS 1.246(a) genehmigt wurde (ETOPS-Genehmigung), ein zweimotoriges Flugzeug nicht auf einer Flugstrecke einsetzen, wenn diese einen Punkt enthält, der weiter von einem geeigneten Flugplatz entfernt ist als die Strecke

(1) bei Flugzeugen der Flugleistungsklasse A mit entweder:

(i) einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von 20 oder mehr; oder

(ii) einer höchstzulässigen Startmasse von 45.360 kg oder mehr,

, die gemäß Absatz (b) bei einem ausgefallenen Triebwerk in 60 Minuten mit Reisefluggeschwindigkeit zurückgelegt werden kann;

(2) bei Flugzeugen der Flugleistungsklasse A mit:

(i) einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von 19 oder weniger; und

(ii) einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 45.360 kg

die gemäß Absatz (b) bei einem ausgefallenen Triebwerk in 120 Minuten oder, wenn von der Behörde genehmigt bei Turbinengetriebenen Flugzeugen in 180 Minuten, mit Reisefluggeschwindigkeit zurückgelegt werden kann; ; (siehe AMC OPS1.245(a)(2));

(3) bei Flugzeugen der Flugleistungsklasse B oder C weiter von einem geeigneten Flugplatz entfernt ist, als

(i) die Strecke, die gemäß Absatz (b) bei einem ausgefallenen Triebwerk in 120 Minuten mit Reisefluggeschwindigkeit zurückgelegt werden kann; oder

(ii) 300 NM;

maßgebend ist die kürzere der beiden Strecken (siehe IEM OPS 1.245(a)).

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat die Geschwindigkeit für die Berechnung der größten Entfernung zu einem geeigneten Flugplatz für jedes betriebene zweimotorige Flugzeugmuster oder jede Baureihe davon, basierend auf der wahren Fluggeschwindigkeit zu bestimmen, die das Flugzeug ohne Überschreitung von V_{MO} mit einem ausgefallenen Triebwerk unter folgenden Bedingungen einhalten kann:

(1) Internationale Standard Atmosphäre (ISA);

(2) Horizontalflug:

(i) Für Strahlflugzeuge in:

(A) Flugfläche 170; oder

(B) der höchsten Flugfläche, die das Flugzeug mit einem ausgefallenen Triebwerk unter Einhaltung der im Flughandbuch angegebenen Brutto-Steigrate erreichen und beibehalten kann,

maßgebend ist der kleinere Wert.

(ii) Für propellergetriebene Flugzeuge in:

(A) Flugfläche 80; oder

(B) der höchsten Flugfläche, die das Flugzeug mit einem ausgefallenen Triebwerk unter Einhaltung der im Flughandbuch angegebenen Brutto-Steigrate erreichen und beibehalten kann,

maßgebend ist der kleinere Wert.

(3) Höchster Dauerschub oder höchste Dauerleistung des verbleibenden Triebwerks;

(4) Eine Mindest-Flugzeugmasse, die sich ergibt bei:

(i) einem Start in Meereshöhe mit höchstzulässiger Startmasse; und

(ii) einem Steigflug mit allen Triebwerken auf die für den Langstreckenflug beste Höhe; und

(iii) einem Reiseflug mit allen Triebwerken mit Reisefluggeschwindigkeit für den Langstreckenflug in dieser Höhe,

nach einer Flugzeit seit dem Start, die der in Absatz (a) vorgeschriebenen anwendbaren Grenze entspricht.

(c) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die folgenden Angaben für jedes Muster oder jede Baureihe im Betriebshandbuch enthalten sind:

(1) die nach Absatz (b) ermittelte Reisefluggeschwindigkeit mit einem ausgefallenen Triebwerk; und

(2) die nach den Absätzen (a) und (b) ermittelte größte Entfernung zu einem geeigneten Flugplatz.

Anmerkung: Die oben ermittelten Fluggeschwindigkeiten und Flughöhen (Flugflächen) sind nur für die Festlegung der größten Entfernung zu einem geeigneten Flugplatz zu verwenden.

JAR-OPS 1.246 Langstreckenbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen (ETOPS)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ohne Genehmigung der Luftfahrtbehörde (ETOPS-Genehmigung) keine Flüge jenseits der gemäß JAR-OPS 1.245 ermittelten Entfernungen durchführen. (Siehe GAI-20, ACJ 20X6)

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass vor Durchführung eines ETOPS-Fluges ein verwendbarer ETOPS-Streckenausweichflugplatz vorhanden ist, entweder innerhalb der genehmigten Ausweichflugdauer oder einer anderen Ausweichflugdauer, wenn sich diese aus der Anwendung der MEL ergibt; die kürzere Flugdauer ist maßgebend (siehe JAR-OPS 1.297(d)).

JAR-OPS 1.250 Festlegung von Mindestflughöhen (siehe IEM OPS 1.250)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat Mindestflughöhen und die Methoden zur Bestimmung dieser Höhen für alle zu befliegenden Streckenabschnitte, die den geforderten Bodenabstand sicherstellen, unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Abschnitte F bis I festzulegen.

(b) Die Methode zur Festlegung der Mindestflughöhen bedarf der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde.

(c) Sind die Mindestflughöhen, die von Staaten festgelegt wurden, deren Gebiet überflogen wird, größer als die vom Luftfahrtunternehmer festgelegten Höhen,

müssen die höheren Werte angewendet werden.

(d) Der Luftfahrtunternehmer hat bei der Festlegung der Mindestflughöhen folgende Faktoren zu berücksichtigen:

(1) die Genauigkeit, mit der die Position des Flugzeuges bestimmt werden kann;

(2) wahrscheinliche Ungenauigkeiten in den Anzeigen der benutzten Höhenmesser;

(3) die Besonderheiten des Terrains (z.B. schroffe Höhenänderungen) entlang der Flugstrecken oder in den Fluggebieten;

(4) die Wahrscheinlichkeit, auf ungünstige Wetterbedingungen zu treffen (z.B. starke Turbulenzen und Abwinde); sowie

(5) mögliche Ungenauigkeiten der Luftfahrtskarten.

(e) Bei Erfüllung der in den Bestimmungen des Absatzes (d) vorgeschriebenen Forderungen ist folgendes zu beachten:

(1) Berichtigungen bei Temperatur- und Druckabweichungen von den Standardwerten;

(2) Forderungen der Flugverkehrskontrollstellen; sowie

(3) Alle vorhersehbaren Eventualitäten auf der geplanten Flugstrecke.

JAR-OPS 1.255 Kraftstoff

(siehe AMC OPS 1.255)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat die Grundsätze für die Kraftstoffermittlung zum Zweck der Flugplanung und der Umplanung während des Fluges festzulegen. Dabei ist sicherzustellen, dass für jeden Flug genügend Kraftstoff für den geplanten Betrieb und für Abweichungen vom geplanten Betrieb genügend Reserven an Bord sind.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass bei der Planung der Flüge zumindest Punkt 1 und 2 zugrundegelegt wird:

(1) Verfahren und Angaben, die im Betriebshandbuch enthalten oder daraus abgeleitet worden sind

(i) Angaben, die vom Flugzeughersteller zur Verfügung gestellt wurden. oder

(ii) aktuelle flugzeugbezogene Angaben abgeleitet aus einem Treibstoff-Verbrauchs-Überwachungssystem.

(2) die Betriebsbedingungen, unter denen der Flug durchzuführen ist, einschließlich:

(i) realistischer Kraftstoffverbrauchsdaten des Flugzeuges;

(ii) voraussichtliche Massen;

(iii) zu erwartender Wetterbedingungen; sowie

(iv) Verfahren und Beschränkungen der Flugverkehrsdienste.

(c) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die vor dem Flug durchgeführte Berechnung der erforderlichen ausfliegbaren Kraftstoffmenge folgendes enthält:

(1) Kraftstoff für das Rollen (taxi fuel);

(2) Kraftstoff für die Flugphase (trip fuel);

(3) Reservekraftstoff bestehend aus:

(i) Kraftstoff für unvorhergesehenen Mehrverbrauch (contingency fuel) (siehe IEM OPS 1.255(c)(3)(i));

(ii) Ausweichkraftstoff (alternate fuel), wenn ein Bestimmungsausweichflugplatz gefordert wird. Dies schließt nicht aus, dass der Startflugplatz als Ausweichflugplatz gewählt wird;

(iii) Endreserve (final reserve fuel); und

(iv) zusätzlicher Kraftstoff (additional fuel), wenn dies die Art des Flugbetriebes erfordert (z.B. ETOPS); und

(4) extra Kraftstoff, wenn dies vom Kommandanten gefordert wird.

(d) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Verfahren für die Umplanung während des Fluges zur Berechnung der erforderlichen ausfliegbaren

Kraftstoffmenge folgendes enthält, wenn der Flug entlang einer anderen als der ursprünglich geplanten Flugstrecke oder zu einem anderen als dem ursprünglich geplanten Bestimmungsausweichflugplatz durchgeführt werden soll:

(1) Kraftstoff für den Rest des Fluges;

(2) Reservekraftstoff bestehend aus:

(i) Kraftstoff für unvorhergesehenen Mehrverbrauch;

(ii) Ausweichkraftstoff, wenn ein Bestimmungsausweichflugplatz gefordert wird. Dies schließt nicht aus, dass der Startflugplatz als Ausweichflugplatz gewählt wird;

(iii) Endreserve und

(iv) Zusätzlicher Kraftstoff, wenn dies die Art des Flugbetriebes erfordert (z.B. ETOPS); und

(3) Extra Kraftstoff, wenn dies vom Kommandanten gefordert wird.

JAR-OPS 1.260 Beförderung von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit
(siehe IEM OPS 1.260)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit (Persons with Reduced Mobility (PRMs)) Verfahren festzulegen.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit keine Sitze zugewiesen werden oder von ihnen belegt werden, wenn dadurch:

(1) die Besatzung in ihren Aufgaben behindert werden könnte;

(2) der Zugang zu der Notausrüstung behindert werden könnte; oder

(3) die Räumung des Flugzeuges in Notfällen behindert werden könnte.

(c) Der Kommandant muss benachrichtigt werden, wenn Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit befördert werden sollen.

JAR-OPS 1.265 Beförderung von Fluggästen, denen die

**Einreise verwehrt wurde,
und von zwangsweise
abgeschobenen oder in
Gewahrsam befindlichen
Personen**

Der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren für die Beförderung von Fluggästen, denen die Einreise verwehrt wurde (inadmissible passengers), von zwangsweise abgeschobenen oder in Gewahrsam befindlichen Personen (deportees or persons in custody) festzulegen, um die Sicherheit des Flugzeuges und seiner Insassen zu gewährleisten. Der Kommandant muss benachrichtigt werden, wenn solche Personen befördert werden sollen.

**JAR-OPS 1.270 Verstauen von Gepäck
und Fracht**

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.270 und AMC OPS 1.270)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren festzulegen, die sicherstellen, dass nur solches Handgepäck in den Fluggastraum mitgenommen wird, das ordnungsgemäß und sicher verstaut werden kann.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren festzulegen, die sicherstellen, dass sämtliche Gepäck- und Frachtstücke an Bord, die bei Verschiebungen Verletzungen oder Beschädigungen verursachen oder Gänge und Ausgänge verstellen könnten, in Stauräumen untergebracht werden, die so ausgelegt sind, dass ein Bewegen der Gepäck- oder Frachtstücke verhindert wird.

JAR-OPS 1.275 Reserviert

**JAR-OPS 1.280 Belegung der Fluggast-
sitze**

(Siehe IEM OPS 1.280)

Der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren festzulegen, die sicherstellen, dass die Fluggäste Sitze einnehmen, von denen aus sie im Falle einer Noträumung am besten mithelfen können und diese nicht behindern.

**JAR-OPS 1.285 Unterweisung der Flug-
gäste**

Der Luftfahrtunternehmer hat folgendes sicherzustellen:

(a) *Allgemeines*

(1) Die Fluggäste sind mündlich über Sicherheitsbelange, die teilweise oder ganz

audiovisuell dargestellt werden dürfen, zu unterweisen.

(2) Den Fluggästen sind Karten mit Sicherheitshinweisen zur Verfügung zu stellen, die mit Hilfe von bildhaften Darstellungen die Bedienung der Notausrüstung und die von den Fluggästen zu benutzenden Notausgänge beschreiben.

(b) *Vor dem Start*

(1) Die Fluggäste sind, soweit zutreffend, über folgende Punkte zu unterrichten:

(i) Regelungen über das Rauchen;

(ii) Verstellen der Rückenlehne in die senkrechte Position und Einklappen des Tisches;

(iii) Lage der Notausgänge;

(iv) Lage und Benutzung der bodennahen Fluchtwegmarkierungen;

(v) Verstauen des Handgepäcks;

(vi) Beschränkungen für die Benutzung von tragbaren elektronischen Geräten;

(vii) Lage und Inhalt der Karte mit Sicherheitshinweisen.

(2) Die Fluggäste müssen eine Vorführung zu folgenden Punkten erhalten:

(i) Anlegen und Lösen der Anschnallgurte (Bauchgurt mit oder ohne Schultergurte);

(ii) Lage und Gebrauch der nach JAR-OPS 1.770 und JAR-OPS 1.775 geforderten Sauerstoffausrüstung. Die Fluggäste sind anzuweisen, das Rauchen einzustellen, wenn die Sauerstoffanlage benutzt wird;

(iii) Lage und Handhabung der Schwimmwesten, sofern diese nach JAR-OPS 1.825 mitzuführen sind.

(c) *Nach dem Start*

(1) Die Fluggäste sind, sofern erforderlich, erneut auf folgende Punkte hinzuweisen:

(i) Regelungen über das Rauchen;

(ii) Benutzung der Anschnallgurte; zusammen mit den Vorteilen der erhöhten Sicherheit, die Sicherheitsgurte beim Sitzen angelegt zu haben, unabhängig davon ob das Anschnallzeichen beleuchtet ist.;

(d) *Vor der Landung*

(1) Die Fluggäste sind, soweit zutreffend, erneut auf folgende Punkte hinzuweisen:

(i) Regelungen über das Rauchen;

(ii) Benutzung der Anschnallgurte;

(iii) Verstellen der Rückenlehne in die senkrechte Position und das Einklappen des Tisches;

(iv) Wiederverstauen des Handgepäcks;

(v) Beschränkungen für die Benutzung von tragbaren elektronischen Geräten.

(e) *Nach der Landung*

(1) Die Fluggäste sind erneut auf folgende Punkte hinzuweisen:

(i) Regelungen über das Rauchen;

(ii) Benutzung der Anschnallgurte.

(f) Bei einem Notfall während des Fluges sind die Fluggäste über Notverfahren den Umständen entsprechend anzuweisen.

JAR-OPS 1.290 Flugvorbereitung

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass für jeden beabsichtigten Flug ein Flugdurchführungsplan erstellt wird.

(b) Der Kommandant darf einen Flug nur antreten, wenn er sich überzeugt hat, dass:

(1) das Flugzeug lufttüchtig ist;

(2) das Flugzeug nicht in Abweichung von der Konfigurationsabweichungsliste (CDL) betrieben wird;

(3) die gemäß den Bestimmungen Abschnitte K und L für den durchzuführenden Flug erforderliche Instrumentierung und Ausrüstung vorhanden ist;

(4) die Instrumentierung und die Ausrüstung in betriebsbereitem Zustand sind, es sei denn, in der Mindestausrüstungsliste ist etwas anderes geregelt;

(5) die Teile des Betriebshandbuches, die für die Durchführung des Fluges erforderlich sind, zur Verfügung stehen;

(6) sich die Dokumente, zusätzliche Informationen und Formblätter, die nach JAR-OPS 1.125 und JAR-OPS 1.135 erforderlich sind, an Bord befinden;

(7) das gültige Kartenmaterial und die dazugehörigen Angaben oder gleichwertige Unterlagen zur Verfügung stehen, um den beabsichtigten Betrieb des Flugzeuges einschließlich etwaiger zu erwartender Umleitungen durchführen zu können; dieses muss auch Umrechnungstabellen enthalten, die für den Betrieb in Gebieten notwendig sind, wo metrische Höhenangaben (Height, Altitudes, Flight Levels) verwendet werden.

(8) die für den geplanten Flug erforderlichen Bodenanlagen und Bodendienste zur Verfügung stehen und geeignet sind;

(9) die im Betriebshandbuch festgelegten Bestimmungen hinsichtlich der Kraftstoff- und Ölmengen, der Sauerstoffanforderungen, Sicherheitsmindesthöhen, Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen und der Verfügbarkeit geforderter Ausweichflugplätze, für den geplanten Flug erfüllt werden können;

(10) die Ladung ordnungsgemäß verteilt und gesichert ist;

(11) der Flug mit der Masse des Flugzeugs zu Beginn des Startlaufs gemäß den anwendbaren Bestimmungen in den Abschnitten F bis I durchgeführt werden kann; und

(12) alle weiteren, über die in den Absätzen (9) und (11) genannten betrieblichen Beschränkungen hinausgehenden Beschränkungen erfüllt werden können.

JAR-OPS 1.295 Auswahl von Flugplätzen

(Siehe ACJ OPS 1.295)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat für die Planung eines Fluges Verfahren für die

Auswahl von Bestimmungs- und/oder Ausweichflugplätzen gemäß JAR-OPS 1.220 festzulegen.

(b) Wenn es aus Wettergünden oder flugleistungsbedingten Gründen nicht möglich ist, zu dem Startflugplatz zurückzukehren, hat der Luftfahrtunternehmer einen Startausweichflugplatz auszuwählen und im Flugdurchführungsplan anzugeben. Dieser muss so gelegen sein, dass er:

(1) bei zweimotorigen Flugzeugen, entweder:

(i) innerhalb einer Stunde Flugzeit bei einem ausgefallenem Triebwerk mit der dafür im Flughandbuch angegebenen Reisegeschwindigkeit unter Standardbedingungen bei Windstille und der tatsächlichen Startmasse erreicht werden kann; oder

(ii) sofern Flugzeuge einschließlich Besatzung für ETOPS-Betrieb zugelassen sind, innerhalb von zwei Stunden oder der genehmigten ETOPS Ausweichflugzeit, je nachdem, welches der geringere Wert ist, bei einem ausgefallenem Triebwerk mit der dafür im Flughandbuch angegebenen Reisegeschwindigkeit unter Standardbedingungen bei Windstille erreicht werden kann; oder

(2) bei drei- und viermotorigen Flugzeugen innerhalb einer Flugzeit von zwei Stunden bei einem ausgefallenem Triebwerk mit der dafür im Flughandbuch angegebenen Reisegeschwindigkeit unter Standardbedingungen bei Windstille und der tatsächlichen Startmasse erreicht werden kann; und,

(3) falls im Flughandbuch keine Reisegeschwindigkeit mit einem ausgefallenem Triebwerk angegeben ist, die Reisegeschwindigkeit zu wählen ist, die sich ergibt, wenn die verbleibenden Triebwerke mit höchster Dauerleistung betrieben werden.

(c) Der Luftfahrtunternehmer hat für jeden Flug nach Instrumentenflugregeln wenigstens einen Bestimmungsausweichflugplatz festzulegen, es sei denn, dass einer der beiden folgenden Fälle zutrifft:

(1) Fall 1:

(i) die Dauer des geplanten Fluges vom Start bis zur Landung überschreitet nicht 6 Stunden; und

(ii) zwei getrennte Pisten stehen auf dem Bestimmungsflugplatz zur Verfügung und die vorherrschenden Wetterbedingungen sind so, dass, in einem Zeitraum von einer Stunde vor bis zu einer Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit auf dem Bestimmungsflugplatz, der Anflug von der entsprechenden Sektorenmindesthöhe und die Landung unter Sichtwetterbedingungen durchgeführt werden können (siehe IEM OPS 1.295(c)(1)(ii));

(2) Fall 2: Der Bestimmungsflugplatz ist abgelegen und ein geeigneter Ausweichflugplatz ist nicht vorhanden.

(d) Der Luftfahrtunternehmer hat zwei Bestimmungsausweichflugplätze festzulegen, wenn:

(1) die betreffenden Wettermeldungen oder Wettervorhersagen oder eine Kombination aus beiden für den Bestimmungsflugplatz darauf hindeuten, dass während eines Zeitraumes von einer Stunde vor bis zu einer Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit die Wetterbedingungen unter den anzuwendenden Planungsmindestbedingungen liegen; oder

(2) Wenn keine Wetterinformationen zur Verfügung stehen.

(e) Der Luftfahrtunternehmer hat die geforderten Ausweichflugplätze im Flugdurchführungsplan anzugeben.

JAR-OPS 1.297

Planungsmindestbedingungen für IFR Flüge

(a) *Planungsmindestbedingungen für den Startausweichflugplatz*

Der Luftfahrtunternehmer darf einen Flugplatz als Ausweichflugplatz für den Start nur festlegen, wenn die betreffenden Wettermeldungen oder Wettervorhersagen oder eine Kombination aus beiden darauf hinweisen, dass in dem Zeitraum von einer Stunde vor bis zu einer Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit auf dem Flugplatz die Wetterbedingungen den anzuwendenden Landeminima nach JAR-OPS 1.225 entsprechen oder diese übertreffen. Die Hauptwolkenuntergrenze muss berücksichtigt werden, wenn nur

Nichtpräzisions- und/oder Platzrundenanflüge möglich sind. Beschränkungen bei Flugbetrieb mit einem ausgefallenen Triebwerk müssen berücksichtigt werden.

(b) Planungsmindestbedingungen für Bestimmungsflyplätze und für Bestimmungsausweichflugplätze

Der Luftfahrtunternehmer darf einen Bestimmungsflyplatz und/oder Bestimmungsausweichflugplatz nur festlegen, wenn die betreffenden Wettermeldungen oder Wettervorhersagen oder eine Kombination aus beiden darauf hinweisen, dass in dem Zeitraum von einer Stunde vor bis zu einer Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit auf dem Flugplatz die Wetterbedingungen den folgenden anzuwendenden Planungsmindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen:

(1) Planungsmindestbedingungen für den Bestimmungsflyplatz:

(i) die nach JAR-OPS 1.225 festzulegende Pistensichtweite/Sicht; und

(ii) für einen Nichtpräzisionsanflug oder einen Platzrundenanflug eine Hauptwolkenuntergrenze, die in oder über der Sinkflugmindesthöhe liegt.

(2) Planungsmindestbedingungen für den Bestimmungsausweichflugplatz gemäß Tabelle 1:

Tabelle 1 Planungsmindestbedingungen - Streckenausweichflugplatz und Bestimmungsausweichflugplatz

Art des Anfluges	Planungsmindestbedingungen
BS II und III	Mindestbedingungen für BS I (Anmerkung 1)
BS I	Mindestbedingungen für Nichtpräzisionsanflüge (Anmerkungen 1 & 2)
Nichtpräzision	Mindestbedingungen für Nichtpräzisionsanflüge (Anmerkungen 1 & 2) plus 200 ft/1000 m
Platzrundenanflug	Mindestbedingungen für Platzrundenanflüge

Anmerkung 1: Pistensichtweite

Anmerkung 2: Die Hauptwolkenuntergrenze muss in oder über der Sinkflugmindesthöhe MDH liegen.

(c) Planungsmindestbedingungen für einen Streckenausweichflugplatz

Der Luftfahrtunternehmer darf einen Flugplatz als Streckenausweichflugplatz nur festlegen, wenn die betreffenden Wettermeldungen oder Wettervorhersagen oder eine Kombination aus beiden darauf hinweisen, dass in dem Zeitraum von einer Stunde vor bis zu einer Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit die Wetterbedingungen auf dem Flugplatz den Planungsmindestbedingungen der Tabelle 1 entsprechen oder diese übertreffen (siehe AMC OPS 1.255, Paragraph 1.3.a.ii.).

(d) Planungsmindestbedingungen für einen Streckenausweichflugplatz unter ETOPS Bedingungen

Der Luftfahrtunternehmer darf einen Flugplatz als Streckenausweichflugplatz unter ETOPS-Bedingungen nur festlegen, wenn die betreffenden Wettermeldungen oder Wettervorhersagen oder eine Kombination aus beiden darauf hinweisen, dass in dem Zeitraum von einer Stunde vor bis zu einer Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit die Wetterbedingungen auf dem Flugplatz den in der Tabelle 2 vorgeschriebenen Planungsmindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen und mit der ETOPS Genehmigung des Luftfahrtunternehmers übereinstimmen.

Tabelle 2 Planungsmindestbedingungen - ETOPS

Art des Anfluges	Planungsmindestbedingungen (erforderliche RVR/Sicht & gegebenenfalls Hauptwolkenuntergrenze)		
	Flugplatz mit		
	mindestens zwei unterschiedlichen Anflugverfahren, die auf zwei unterschiedlichen Anflughilfen für zwei voneinander getrennten Pisten beruhen (s. IEM OPS 1.295(c)(1)(ii))	mindestens zwei unterschiedlichen Anflugverfahren, die auf zwei unterschiedlichen Anflughilfen für eine Piste beruhen	mindestens einem Anflugverfahren für eine Piste mit einer Anflughilfe
Präzisionsanflug BS II, III (ILS, MLS)	Mindestbedingungen für Präzisionsanflüge BS I	Mindestbedingungen für Nichtpräzisionsanflüge	
Präzisionsanflug BS I (ILS, MLS)	Mindestbedingungen für Nichtpräzisionsanflüge	Mindestbedingungen für Platzrundenanflüge oder, wenn keine entsprechenden Angaben vorhanden, Mindestbedingungen für Nichtpräzisionsanflüge zuzüglich 200 ft/1000 m;	
Nichtpräzisionsanflug	Mindestbedingungen für Nichtpräzisionsanflüge zuzüglich 200 ft/1000 m oder Mindestbedingungen für Platzrundenanflüge, der niedrigere Wert ist maßgebend	Mindestbedingungen für Platzrundenanflüge oder Mindestbedingungen für Nichtpräzisionsanflüge zuzüglich 200 ft/1000 m; der höhere Wert ist maßgebend	
Platzrundenanflug	Mindestbedingungen für Platzrundenanflüge		

JAR-OPS 1.300 Flugplanabgabe an die Flugverkehrsdienste (siehe AMC OPS 1.300)

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass ein Flug nur angetreten wird, wenn ein Flugplan an die Flugverkehrsdienste (ATS Flight Plan) übermittelt oder eine andere geeignete Information hinterlegt wurde, um gegebenenfalls die Einschaltung des Flugalarmdienstes zu ermöglichen.

JAR-OPS 1.305 Betanken oder Enttanken während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen (siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.305) (siehe IEM OPS 1.305)

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass, wenn Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen, kein Flugzeug mit Avgas oder einem Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich (wide cut fuel) wie z.B. Jet-B oder ähnliche Kraftstoffe betankt oder enttankt wird oder es zu einer Vermischung dieser Kraftstoffarten kommen kann. In allen

anderen Fällen sind die notwendigen Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen. Das Flugzeug ist ordnungsgemäß mit geschultem Personal zu besetzen, das bereitsteht, um eine Räumung des Flugzeuges zweckmäßig und zügig mit den zur Verfügung stehenden Mitteln einzuleiten und zu lenken.

JAR-OPS 1.307 Betanken mit oder Enttanken von Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich (wide cut fuel)

(Siehe IEM OPS 1.307)

Der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren für das Betanken mit oder Enttanken von Kraftstoff mit einem breiten Siedepunktbereich (z.B. Jet B oder gleichwertige Kraftstoffe) festzulegen, soweit die Verwendung eines solchen Kraftstoffs erforderlich wird.

JAR-OPS 1.308 Zurückstoßen und Schleppen (Siehe ACJ OPS 1.308)

(a) Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass alle Zurückstoß und Schleppverfahren den entsprechenden Luftfahrtstandards und Verfahren entsprechen.

(b) Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass vor- oder nachrollen Bewegung nicht durchgeführt wird durch schleppstangeloses schleppen außer

(1) das Flugzeug ist durch die eigene Konstruktion von Beschädigungen des Bugfahrwerkes durch schleppstangenloses Schleppen geschützt, oder

(2) ein System oder Verfahren ist zur Verfügung um die Flugbesatzung zu warnen, dass eine solche Beschädigung erfolgte oder hätte erfolgen können, oder

(3) das schleppstangenlose Schleppfahrzeug ist so konstruiert, dass eine Beschädigung der jeweiligen Flugzeugtype verhindert wird.

JAR-OPS 1.310 Besatzungsmitglieder auf ihren Plätzen

(a) *Flugbesatzungsmitglieder*

(1) Bei Start und Landung muss sich jedes vorgeschriebene Flugbesatzungsmitglied auf seinem Platz befinden.

(2) Bei allen anderen Flugphasen muss jedes vorgeschriebene Flugbesatzungsmitglied während seines Dienstes im Cockpit auf seinem Platz verbleiben, es sei denn, seine Abwesenheit ist für die Wahrnehmung von Aufgaben in Verbindung mit dem Flugbetrieb oder aus physiologischen Gründen erforderlich, vorausgesetzt, dass jederzeit mindestens ein entsprechend qualifizierter Pilot am Steuer bleibt.

(3) Bei allen anderen Flugphasen muss jedes vorgeschriebene Flugbesatzungsmitglied während seines Dienstes im Cockpit aufmerksam sein. Wenn fehlende Aufmerksamkeit festgestellt wird, müssen geeignete Gegenmassnahmen gesetzt werden. Wenn unerwartete Müdigkeit vorkommen kann, kann, wenn es die Arbeitsbelastung zulässt ein gesteuertes Ruheverfahren, vom Kommandant organisiert werden. (siehe ACJ OPS 1.310(a)(3)). Diese Ruhezeit sind keine Teil der Ruhezeiten in berechneten Flugzeitbegrenzungen oder um die Dienstzeit zu regulieren.

(b) *Kabinenbesatzungsmitglieder*

In allen mit Fluggästen besetzten Fluggasträumen müssen die vorgeschriebenen Kabinenbesatzungsmitglieder bei Start und Landung und, wenn es der Kommandant aus Sicherheitsgründen für notwendig hält, die ihnen zugewiesenen Plätze einnehmen (siehe IEM OPS 1.310 (b))

JAR-OPS 1.315 Hilfseinrichtungen für die Noträumung

Der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren festzulegen, die sicherstellen, dass vor dem Rollen, dem Start und der Landung eine sich automatisch entfaltende Hilfseinrichtung für die Noträumung entsichert sein muss, wenn dies durchführbar und nicht gefährdend ist.

JAR-OPS 1.320 Sitze und Ansnallgurte

(a) *Besatzungsmitglieder*

(1) Jedes Besatzungsmitglied muss bei Start und Landung, und wenn es der Kommandant aus Sicherheitsgründen für notwendig hält, durch alle vorgesehenen Ansnallgurte ordnungsgemäß gesichert sein.

(2) Während der anderen Flugphasen müssen die Flugbesatzungsmitglieder im Cockpit angeschnallt bleiben, wenn sie sich auf ihren Plätzen befinden.

(b) *Fluggäste*

(1) Bei Start und Landung, während des Rollens und wenn es aus Sicherheitsgründen für notwendig gehalten wird, hat der Kommandant sicherzustellen, dass jeder Fluggast an Bord einen Sitz oder eine Liege einnimmt und

ordnungsgemäß durch alle vorgesehenen Ansnallgurte gesichert ist.

(2) Der Luftfahrtunternehmer hat für die Mehrfachbelegung Sitze zu bestimmen und entsprechende Vorkehrungen zu treffen; der Kommandant hat für die Einhaltung dieser Regelung Sorge zu tragen. Dabei darf nur ein Erwachsener zusammen mit einem Kleinkind, das ordnungsgemäß durch einen zusätzlichen Schlaufengurt oder ein anderes Rückhaltesystem gesichert ist, auf einem solchen Sitz untergebracht werden.

JAR-OPS 1.325 Sicherung von Fluggasträumen und Küchen

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren festzulegen, die sicherstellen, dass vor dem Rollen, dem Start und der Landung alle Ausgänge und Fluchtwege nicht verstellt sind.

(b) Der Kommandant hat sicherzustellen, dass vor dem Start, der Landung, und wenn es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, alle Ausrüstungsgegenstände und das gesamte Gepäck ordnungsgemäß gesichert sind.

JAR-OPS 1.330 Zugang zur Notausrüstung

Der Kommandant hat sicherzustellen, dass die erforderliche Notausrüstung für den sofortigen Gebrauch leicht zugänglich ist.

JAR-OPS 1.335 Rauchen an Bord

(a) Der Kommandant hat sicherzustellen, dass an Bord nicht geraucht wird:

(1) wenn dies aus Sicherheitsgründen für notwendig gehalten wird;

(2) wenn sich das Flugzeug am Boden befindet, es sei denn, es ist ausdrücklich nach den im Betriebshandbuch festgelegten Verfahren zulässig;

(3) innerhalb der Rauchverbotsbereiche, sowie in den Gängen und Toiletten;

(4) in den Frachträumen und/oder anderen Bereichen, in denen Fracht mitgeführt wird, die sich nicht in schwer entflammaren Behältern befindet oder mit schwer entflammaren Planen abgedeckt ist; und

(5) in Fluggastbereichen, in denen Sauerstoff verabreicht wird.

JAR-OPS 1.340 Wetterbedingungen

(a) Der Kommandant darf bei einem Flug nach Instrumentenflugregeln:

(1) den Start nur beginnen; oder

(2) den Flug über den Punkt, ab dem im Falle einer Umplanung während des Fluges ein geänderter Flugplan gilt, nur fortsetzen,

wenn Informationen vorliegen, nach denen die auf dem Bestimmungsflugplatz und/oder den nach JAR-OPS 1.295 vorgeschriebenen Ausweichflugplätzen zu erwartenden Wetterbedingungen den nach JAR-OPS 1.297 vorgeschriebenen Planungsmindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen.

(b) Der Kommandant darf einen Flug nach Instrumentenflugregeln:

(1) bei Anwendung des Entscheidungspunktverfahrens (decision point procedure) nicht über den Entscheidungspunkt (decision point) hinaus fortsetzen, (siehe AMC OPS 1.255, Absatz 2); oder

(2) bei Anwendung des Verfahrens über einen vorher festgelegten Punkt (predetermined point procedure) über diesen hinaus nicht fortsetzen (siehe AMC OPS 1.255, Absatz 4);

es sei denn, es liegen Informationen vor, nach denen die auf dem Bestimmungsflugplatz und/oder den nach JAR-OPS 1.295 vorgeschriebenen Ausweichflugplätzen zu erwartenden Wetterbedingungen den nach JAR-OPS 1.225 vorgeschriebenen Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen.

(c) Der Kommandant darf einen Flug nach Instrumentenflugregeln zum geplanten Bestimmungsflugplatz nur fortsetzen, wenn Informationen vorliegen, nach denen zur voraussichtlichen Ankunftszeit die Wetterbedingungen am Bestimmungsflugplatz oder an mindestens einem Bestimmungsausweichflugplatz den anzuwendenden Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen.

(d) Der Kommandant darf bei einem Flug nach Sichtflugregeln den Start nur beginnen, wenn die aktuellen Wettermeldungen oder eine Kombination von aktuellen

Wettermeldungen und Wettervorhersagen darauf hinweisen, dass die Wetterbedingungen entlang der Flugstrecke oder auf dem nach Sichtflugregeln zu befliegenden Teil der Flugstrecke, in dem entsprechenden Zeitraum, die Befolgung der Sichtflugregeln ermöglichen.

JAR-OPS 1.345 Eis und andere Ablagerungen Bodenverfahren (Siehe ACJ OPS 1.345)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren für den Vereisungsschutz und das Enteisen des Flugzeugs am Boden und für die damit verbundenen Kontrollen des Flugzeugs festzulegen.

(b) Der Kommandant darf den Start nur beginnen, wenn die Außenflächen des Flugzeugs frei sind von jeglichen Ablagerungen, die die Flugleistung und/oder die Steuerbarkeit des Flugzeuges ungünstig beeinflussen könnten, außer wenn dies nach den Angaben im Flughandbuch zulässig ist.

JAR-OPS 1.346 Eis und andere Ablagerungen Flugverfahren

(a) Ein Luftfahrtunternehmer muss ein Verfahren für Flüge in zu erwartenden oder bekannten Vereisungsbedingungen einführen (Siehe ACJ OPS 1.346 and JAR-OPS 1.675)

(b) Der Kommandant darf einen Flug unter bekannten oder zu erwartenden Vereisungsbedingungen nur antreten, wenn das Flugzeug für diese Bedingungen zugelassen und ausgerüstet ist.

JAR-OPS 1.350 Betriebsstoffmengen

Der Kommandant darf einen Flug nur antreten, wenn er sich davon überzeugt hat, dass mindestens die geplanten Kraftstoff- und Ölmengen mitgeführt werden, um den Flug unter den zu erwartenden Betriebsbedingungen sicher durchführen zu können.

JAR-OPS 1.355 Bedingungen für den Start

Der Kommandant hat sich vor Beginn des Starts davon zu überzeugen, dass das Wetter am Flugplatz und der Zustand der zu benutzenden Piste nach den vorliegenden Informationen einen sicheren Start und Abflug ermöglichen.

**JAR-OPS 1.360 Anwendung von Wetter-
mindestbedingungen für
den Start**

Der Kommandant hat sich vor Beginn des Starts davon zu überzeugen, dass die Pistensichtweite oder die Sicht in Startrichtung des Flugzeuges den anzuwendenden Mindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen.

JAR-OPS 1.365 Mindestflughöhen

(siehe IEM OPS 1.250)

Der Kommandant oder der von ihm mit der Durchführung des Fluges betraute Pilot darf außer bei Start und Landung die festgelegten Mindestflughöhen nicht unterschreiten.

**JAR-OPS 1.370 Simulation von
außergewöhnlichen
Zuständen im Flug**

Der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren festzulegen, die sicherstellen, dass außergewöhnliche Zustände im Fluge oder Notsituationen, die die teilweise oder vollständige Anwendung von außergewöhnlichen Verfahren oder Notverfahren erfordern, nicht auf Flügen des gewerblichen Luftverkehrs simuliert werden. Das gleiche gilt für die Simulation von Instrumentenwetterbedingungen (Instrument Meteorological Conditions, IMC) mit künstlichen Mitteln.

**JAR-OPS 1.375 Kraftstoffmanagement
während des Fluges**

(siehe Anhang 1 zu JAR-
OPS 1.375)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat ein Verfahren festzulegen, das sicherstellt, dass Überprüfungen der Kraftstoffmengen und ein Kraftstoffmanagement während des Fluges durchgeführt werden.

(b) Der Kommandant hat sicherzustellen, dass die jeweilige Restmenge des ausfliegbaren Kraftstoffes während des gesamten Fluges nicht geringer ist als die Kraftstoffmenge, die erforderlich ist, um den Flug zu einem Flugplatz fortsetzen zu können, auf dem eine sichere Landung durchgeführt werden kann, dabei muss die Endreservekraftstoffmenge (final reserve) noch zur Verfügung stehen.

(c) Der Kommandant muss einen Notfall erklären, wenn die tatsächlich ausfliegbare Kraftstoffmenge geringer ist als die Endreserve.

JAR-OPS 1.380 Reserviert**JAR-OPS 1.385 Gebrauch von
Zusatzsauerstoff**

Der Kommandant hat sicherzustellen, dass Flugbesatzungsmitglieder, die während des Fluges Aufgaben wahrnehmen, die für die sichere Flugdurchführung wesentlich sind, bei Kabinendruckhöhen von mehr als 10.000 ft für die über 30 Minuten hinausgehende Zeit und bei Kabinendruckhöhen von mehr als 13.000 ft ununterbrochen Zusatzsauerstoff nehmen.

JAR-OPS 1.390 Kosmische Strahlung

(a) Ein Luftfahrtunternehmer hat von allen Besatzungsmitgliedern die kosmischer Strahlung, der sie im Flug, auch Positionierungsflügen, ausgesetzt sind, rechnerisch zu erfassen und hat für jene Besatzungsmitglieder die mehr als 1 mSv pro Jahr erreichen werden (Siehe ACJ OPS 1.390(a)(1)) folgende Maßnahmen zu setzen:

(1) Einschätzen der Aussetzung

(2) Berücksichtigung dieser Einschätzung beim Erstellen der Dienstpläne mit Hinblick auf die Verringerung der stark ausgesetzten Besatzungsmitglieder (Siehe ACJ OPS 1.390(a)(2));

(3) Information der Besatzungsmitglieder über die Risiken im Zusammenhang mit deren Arbeit. (Siehe ACJ OPS 1.390(a)(3))

(4) Sicherstellen, dass die Dienstpläne für weibliche Besatzungsmitglieder, sobald diese eine Schwangerschaft gemeldet haben die vergleichbare Dosis für den Fötus so gering wie möglich gehalten werden kann, in jedem Fall aber unter 1 mSv für die Zeit der Schwangerschaft bleibt.

(5) Sicherstellen, dass persönliche Aufzeichnungen für die Besatzungsmitglieder, die hoher kosmischer Strahlung ausgesetzt sind geführt werden. Diese Offenlegungen sind den Mitarbeitern jährlich und beim Verlassen des Luftfahrtunternehmens mitzuteilen.

(b)(1) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug über 15.000 m (49.000 ft) nur betreiben, wenn die in JAR-OPS 1.680(a)(1) aufgeführte Ausrüstung betriebsfähig ist oder die Verfahren mit denen in JAR-OPS 1.680(a)(2) übereinstimmen.

(2) Der Kommandant oder der von ihm mit der Durchführung des Fluges betraute Pilot hat bei Überschreiten der im Betriebshandbuch angegebenen Grenzwerte so bald wie möglich den Sinkflug einzuleiten.

(Siehe JAR-OPS 1.680(a)(1))

JAR-OPS 1.395 Bodenannäherung

Wird eine gefährliche Annäherung an den Boden durch ein Flugbesatzungsmitglied festgestellt oder durch die Bodenannäherungswarnanlage gemeldet, hat der Kommandant oder der von ihm mit der Durchführung des Fluges betraute Pilot für sofortige Abhilfe zu sorgen, um sichere Flugbedingungen herzustellen.

JAR-OPS 1.398 Verwendung des Kollisionswarnsystems (Airborne Collision Avoidance System (ACAS))

(Siehe ACJ OPS 1.398)

Ein Luftfahrtunternehmer muss ein Verfahren einführen um sicher zu stellen, dass

(a) Wenn ACAS eingebaut und betriebsfähig ist, es im Flug in einer Betriebsart benutzt wird, die eine Ausweichempfehlung (Resolution Advisory RA) ermöglicht, außer diese ist für die Bedingungen in dieser Flugphase nicht geeignet.

(b) Wenn eine zu knappe Annäherung eines anderen Flugzeuges durch eine Ausweichempfehlung (RA) erkannt wird, dann hat der Kommandant oder der von ihm mit der Durchführung des Fluges betraute Pilot sofort Gegenmaßnahmen zu setzen, die einen sicheren Abstand herstellen, außer das annähernde Flugzeug ist in Sicht und als keine Bedrohung erkannt.

JAR-OPS 1.400 Anflug- und Landebedingungen
(siehe IEM OPS 1.400)

Der Kommandant hat sich vor Beginn des Landeanfluges zu vergewissern, dass das Wetter am Flugplatz und der Zustand der zu benutzenden Piste nach den vorliegenden Informationen unter Berücksichtigung der Flugleistungsangaben im Betriebshandbuch einem sicheren Anflug, einer sicheren Landung oder einem sicheren Fehlanflug nicht entgegenstehen.

JAR-OPS 1.405 Beginn und Fortsetzung des Anfluges

(a) Der Kommandant oder der von ihm mit der Durchführung des Fluges betraute Pilot darf ungeachtet der gemeldeten Pistensichtweite/Sicht einen Instrumentenanflug beginnen, jedoch den Anflug nicht über das Voreinflugzeichen oder eine gleichwertige Position fortsetzen, wenn die gemeldete Pistensichtweite/Sicht geringer ist als die anzuwendenden Mindestwerte (siehe IEM OPS 1.405 (a)).

(b) Wird die Pistensichtweite nicht gemeldet, darf die gemeldete Sicht nach Anhang 1 zu JAR-OPS 1.430 (h) in einen Wert für die Pistensichtweite umgerechnet werden.

(c) Fällt die gemeldete Pistensichtweite/Sicht nach Passieren des Voreinflugzeichens oder einer gleichwertigen Position gemäß Absatz (a) unter den anzuwendenden Mindestwert, darf der Anflug bis zur Entscheidungshöhe über MSL (DA) oder über der Schwelle (DH) oder der Sinkflugmindesthöhe über MSL (MDA) oder über der Schwelle (MDH) fortgesetzt werden.

(d) Ist kein Voreinflugzeichen oder keine gleichwertige Position vorhanden, hat der Kommandant oder der von ihm mit der Durchführung des Fluges betraute Pilot im Endanflug vor Unterschreiten einer Höhe über dem Flugplatz von 1000 ft über die Fortsetzung oder über den Abbruch des Anfluges zu entscheiden. Ist die Entscheidungshöhe mehr als 1000 ft über dem Flugplatz muss der Luftfahrtunternehmer für jedes Anflugverfahren eine Höhe festlegen, unter jener der Anflug nicht fortgesetzt werden darf, wenn die Pistensichtweite unter den anwendbaren Mindestgrenzen liegt.

(e) Der Anflug darf unterhalb der Entscheidungshöhe oder der Sinkflugmindesthöhe fortgesetzt und die Landung durchgeführt werden, sofern die erforderlichen Sichtmerkmale in dieser Höhe feststellbar sind und danach erkennbar bleiben.

(f) Maßgeblich ist immer die Pistensichtweite in der Aufsetzzone. Wenn gemeldet und zutreffend, sind auch die Pistensichtweiten in der mittleren Zone und der Anhaltezone maßgeblich. Der Mindestwert für die Pistensichtweite in der mittleren Zone ist 125 m oder die Pistensichtweite der Aufsetzzone, wenn diese geringer ist. Die Pistensichtweite für die Anhaltezone ist 75m. Für Flugzeuge, ausgerüstet mit einer Ausrollführung oder einem Steuersystem ist die Untergrenze der Pistensichtweite für die mittlere Zone 75m.

JAR-OPS 1.410 Betriebsverfahren - Flughöhe über der Schwelle

Der Luftfahrtunternehmer hat für die Durchführung von Präzisionsanflügen Betriebsverfahren festzulegen, die sicherstellen, dass das Flugzeug in Landekonfiguration und Landefluglage die Schwelle in einer sicheren Höhe überfliegt.

JAR-OPS 1.415 Bordbuch

Der Kommandant hat sicherzustellen, dass die Eintragungen in das Bordbuch erfolgen.

JAR-OPS 1.420 Meldung besonderer Ereignisse (Störungsmeldung)

(a) Begriffsbestimmung

(1) Vorfall: Ein Vorkommnis, anders als ein Unfall, im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Flugzeuges, welches die Flugsicherheit gefährdet oder hätte gefährden können.

(2) Ernster Vorfall: Ein Vorfall unter jenen Umständen, die einen Unfall beinahe herbeigeführt hätten.

(3) Unfall: Ein Vorkommnis im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Flugzeuges, welches zwischen dem Betreten des Flugzeuges durch irgendeine Person mit der Absicht zu fliegen bis zum dem Zeitpunkt, zu dem alle Personen das Flugzeug verlassen haben, auftritt, in dem:

(i) eine Person tödlich oder schwer verletzt wird, hervorgerufen durch

(A) Anwesenheit im Flugzeug

(B) direktem Kontakt zu irgendeinem Teil des Flugzeuges, auch wenn sich dieser vom Flugzeug gelöst hat; oder

(C) direkte Beeinflussung durch den Abgasstrahl (Jet blast) des Flugzeuges;

Außer die Verletzungen sind von natürlicher Art, selbst zugefügt oder durch andere Personen zugefügt, oder bei den Verletzten handelt es sich um „blinde Passagiere“, die sich in Bereichen verstecken, die normalerweise für Passagiere oder Besatzungsmitglieder nicht zugänglich sind; oder

ii) das Flugzeug hat Schäden durch Strukturfehler, die die strukturelle Festigkeit, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften des Flugzeuges beeinträchtigen und normalerweise eine große Reparatur oder den Austausch der betroffenen Teile erfordern würden, ausgenommen Triebwerksfehler oder -beschädigung, wenn diese auf das Triebwerk, die Verkleidung oder Zubehörteile betreffen, oder Beschädigungen eingeschränkt auf Propeller, Tragflächenspitzen, Antennen, Reifen, Bremsen, Verkleidungen, kleine Dellen oder punktzuelle Löcher in der Flugzeug Außenhaut; oder

(iii) das Flugzeug fehlt oder ist komplett unbetretbar.

(b) Störungsmeldung:

Ein Luftfahrtunternehmer muss ein Verfahren einrichten, um Vorfälle, die in die unten genannten Zuständigkeiten und die Umstände beschrieben in Abschnitt (d) zu melden.

(1) JAR-OPS 1.085(b) definiert die Zuständigkeiten der Besatzungsmitglieder für die Meldung von Vorfällen, welche die Flugsicherheit gefährden oder hätten gefährden können

(2) Der Luftfahrtunternehmer oder der Kommandant des Flugzeuges hat der Luftfahrtbehörde einen Bericht über jede Störung vorzulegen, die die sichere Durchführung eines Fluges gefährdet hat oder gefährdet haben könnte.

(3) Die Berichte sind innerhalb von 72 Stunden nach dem Ereignis abzugeben, sofern nicht außergewöhnliche Umstände dieses verhindern.

(4) Der Kommandant muss sicherstellen, dass alle bekannten oder vermuteten technischen Mängel und alle Überschreitungen technischer Grenzwerte, die in dieser Zeit vorkommen, in der er für den Flug verantwortlich ist auch in das Technische Bordbuch eingetragen werden. Wenn die die Unter- oder Überschreitung eines Technischen Grenzwertes die sichere Durchführung eines Fluges gefährdet hat oder gefährdet haben könnte muss der Kommandant zusätzlich die Übermittlung einer Meldung in Übereinstimmung mit Absatz (b)(2) an die Behörde veranlassen.

(5) Wird eine Störungsmeldung entsprechend der Absätze (b)(1), (b)(2) und (b)(3) im Zusammenhang mit einem Fehler, einer Fehlfunktion oder einem Mangel an einem Flugzeug, seiner Ausrüstung oder einem Teil der Bodenversorgungsgeräte welche die Ursache für die Beeinträchtigung der Lufttüchtigkeit waren oder gewesen sein könnten, gemacht, so sind zum selben Zeitpunkt, als die Meldung an die Behörde abgeschickt wurde auch eine Meldung an jene Stelle die für Konstruktion, Herstellung oder Betrieb des Teiles, oder wenn zutreffend, jene Stelle, die für den Weiterbestand der Lufttüchtigkeit (continued Airworthiness) zuständig ist, zu übermitteln.

(c) Unfall Meldung

Ein Luftfahrtunternehmer muss ein Verfahren einrichten, um Unfälle und ernster Vorfälle, die in die unten genannten Zuständigkeiten und die Umstände beschrieben in Abschnitt (d) zu melden.

(1) Der Kommandant muss dem Luftfahrtunternehmer alle Unfälle und ernsten Vorfälle, die in der Zeit auftreten, in der er für den Flug verantwortlich ist, mitteilen. Ist der Kommandant nicht in der Lage diese Mitteilung durchzuführen, so ist diese Aufgabe von jedem anderen Besatzungsmitglied, das in der Lage ist, durchzuführen, dabei sollte die Folge der Kommandoübernahme, welche der

Luffahrtunternehmer festgelegt hat, eingehalten werden.

(2) Der Luffahrtunternehmer muss sicherstellen, dass die Behörde des Staates des Luffahrtunternehmers, die nächste geeignete Behörde (wenn nicht die Behörde des Luffahrtunternehmers) und jede andere Stelle, die der Staat des Luffahrtunternehmers zu informieren erfordert, auf dem schnellstmöglichen Weg verständigt werden und das – nur bei Unfällen- und das zumindest bevor das Flugzeug bewegt wird, außer wichtige Umstände verhindern das.

Der Kommandant oder der Luffahrtunternehmer muss innerhalb von 72 Stunden nach einem Unfall oder einem ernstem Vorfall einen Bericht an die Behörde im Staat des Luffahrtunternehmers übermitteln.

(d) besondere Berichte: Vorfälle, für die besonderen Mitteilungen oder Berichtsmethode verwendet werden müssen sind wie folgt beschrieben:

(1) Störungen im Flugverkehr Der Kommandant hat der betroffenen Flugsicherung sofort einen Zwischenfall mitzuteilen und über seine Absicht nach dem Flug eine Meldung über Störungen im Flugverkehr vorzulegen, zu informieren, wenn das Flugzeug während des Fluges folgenden Gefahren ausgesetzt war:

(i) einem Fastzusammenstoß mit einem anderen Luffahrzeug;

(ii) fehlerhaften Flugverkehrsverfahren oder einer Nichteinhaltung der anzuwendenden Verfahren durch die Flugverkehrsdienste oder einer Flugbesatzung; oder

(iii) einem Versagen der Einrichtungen der Flugverkehrsdienste.

Darüber hinaus muss der Kommandant die Behörde über diesen Vorfall informieren.

(2) Kollisionswarnsysteme (Airborne Collision Avoidance System (ACAS)) Ausweichwarnung (Resolution Advisory). Der Kommandant hat nach jeder im Flug erfolgten Ausweichbewegung als Folge einer Ausweichwarnung des Kollisionswarnsystemes (ACARS Resolution Advisory) der betroffenen Flugsicherung mitzuteilen und der Behörde einen Bericht darüber zu übermitteln.

(3) *Gefahr durch Vögel und Vogelschlag*

(i) Der Kommandant hat unverzüglich die zuständige Bodenstation zu unterrichten, sobald eine mögliche Gefahr durch Vögel wahrgenommen wird.

(ii) Der Kommandant hat nach der Landung der Behörde einen schriftlichen Vogelschlagbericht vorzulegen, wenn das Flugzeug, für das er verantwortlich ist, Vogelschlag erlitten hat, der eine wesentliche Beschädigung oder den Funktionsverlust von wichtigen Systemen hervorgerufen hat. Wird der Vogelschlag entdeckt, wenn der Kommandant nicht anwesend ist, so ist der Luffahrtunternehmer für die Übermittlung des Berichtes verantwortlich..

(4) *Notfälle während des Fluges mit gefährlichen Gütern an Bord* Bei Auftreten eines Notfalles während des Fluges muss der Kommandant, sofern es die Umstände erlauben, die zuständige Flugsicherungsdienststelle über die gefährlichen Güter an Bord unterrichten. Nach der Landung des Flugzeuges hat der Kommandant, wenn das Auftreten im Zusammenhang mit den gefährlichen Gütern bestand, auch einen Bericht zur Erfüllung der Bestimmung über den Transport gefährlicher Güter, festgelegt in JAR-OPS 1.1225 zu übermitteln. (Siehe AMC OPS 1.420(d)(4))

(5) *Widerrechtliche Eingriffe*

Nach einem widerrechtlichen Eingriff an Bord eines Flugzeuges hat der Kommandant der örtlich zuständigen Behörde und/oder Luffahrtbehörde so bald wie möglich einen Bericht vorzulegen. (Siehe auch JAR-OPS 1.1245)

(g) *Begegnung mit möglichen gefährlichen Bedingungen*

Der Kommandant muss die zuständige Bodenstation so bald wie möglich benachrichtigen, wenn eine möglicherweise gefährliche Situation wie Unregelmäßigkeiten einer Boden- oder Navigationseinrichtung; eine extreme Wettererscheinung; oder eine Vulkanaschewolke; während des Fluges angetroffen wird.

JAR-OPS 1.425 Reserviert

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.270
Verstauen von Gepäck und Fracht

(a) Bei der Festlegung von Verfahren zur Gewährleistung eines ordnungsgemäßen und sicheren Verstauens des Handgepäcks und der Fracht hat der Luffahrtunternehmer folgendes zu berücksichtigen:

(1) Jeder in die Kabine mitgenommene Gegenstand ist so unterzubringen, dass er ausreichend gegen Bewegung gesichert ist;

(2) Auf oder neben den Stauräumen angegebene Massegrenzen dürfen nicht überschritten werden;

(3) Stauräume unter Sitzen dürfen nur benutzt werden, wenn die Sitze mit einer Rückhaltstange ausgerüstet sind und das Gepäck von einer Größe ist, dass es ordnungsgemäß von dieser Vorrichtung zurückgehalten werden kann;

(4) Gegenstände dürfen nicht in Toiletten verstaut werden. Sie dürfen gegen Trennwände nur gelehnt werden, wenn die Gegenstände ausreichend gegen Bewegung nach vorn, zur Seite oder nach oben gesichert sind und die Trennwände mit einer Beschriftung versehen sind, aus der die Höchstmasse des Gepäcks ersichtlich ist;

(5) Gepäck- und Frachtstücke, die in Gepäckfächern untergebracht werden, dürfen nur so groß sein, dass sie ein sicheres Verriegeln der Klappen nicht verhindern;

(6) Gepäck- und Frachtstücke dürfen nicht an Stellen untergebracht werden, an denen sie den Zugang zur Notausrüstung behindern können;

(7) Vor dem Start, vor der Landung und wenn das Zeichen zum Anlegen der Sicherheitsgurte eingeschaltet oder das Anlegen auf andere Weise angeordnet ist, ist zu kontrollieren, dass das Gepäck so verstaut ist, dass es eine Räumung des Flugzeugs nicht behindern oder durch Herabfallen oder eine andere Bewegung Verletzungen hervorrufen kann, wobei die jeweilige Flugphase zu berücksichtigen ist.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.305

Betanken oder Enttanken während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat Betriebsverfahren für das Betanken und Enttanken während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen, festzulegen, die sicherstellen, dass folgende Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden:

(1) Eine geschulte Person muss sich während des Tankvorganges an einem festgelegten Platz aufhalten, wenn sich

Fluggäste an Bord befinden. Diese Person muss in der Lage sein, die Notverfahren bezüglich des Brandschutzes und der Brandbekämpfung durchzuführen, den Sprechverkehr auszuüben sowie eine Räumung einzuleiten und zu lenken;

(2) Eine Zweiweg-Kommunikation durch das Flugzeug-Kommunikationssystem oder andere geeignete Einrichtungen muss für die Verständigung zwischen der Bodenbesatzung, die den Tankvorgang überwacht und der geschulten Person an Bord, eingerichtet und aufrechterhalten werden.

(3) Die Besatzung, sonstiges Personal und Fluggäste müssen darauf hingewiesen werden, dass das Flugzeug be- oder enttankt wird;

(4) Die Zeichen zum Anlegen der Sicherheitsgurte müssen ausgeschaltet sein;

(5) Die Rauchverbotszeichen müssen eingeschaltet sein, ebenso die Innenbeleuchtung, um die Notausstiege erkennen zu können;

(6) Die Fluggäste müssen darauf hingewiesen werden, ihre Anschnallgurte zu lösen und das Rauchen einzustellen;

(7) Es muss geschultes Personal in ausreichender Anzahl an Bord sein, das für eine sofortige Noträumung bereit ist;

(8) Wenn das Vorhandensein von Kraftstoffdämpfen im Flugzeug festgestellt wird oder eine andere Gefahr während des Be- oder Enttankens eintritt, muss der Tankvorgang sofort abgebrochen werden;

(9) Der Bereich unter den Ausgängen, die für die Noträumung vorgesehen sind, sowie die Bereiche für die Entfaltung der Notrutschen müssen freigehalten werden; und

(10) Es müssen Vorkehrungen für eine sichere und schnelle Räumung des Flugzeugs getroffen werden.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.375

Kraftstoffmanagement während des Fluges

(a) *Überprüfungen der Kraftstoffmengen während des Fluges*

(1) Der Kommandant hat sicherzustellen, dass die Kraftstoffmengen

in regelmäßigen Abständen überprüft werden. Die Restmenge des Kraftstoffes muss aufgezeichnet und beurteilt werden,

(i) um den tatsächlichen Verbrauch mit dem geplanten Verbrauch zu vergleichen;

(ii) um zu überprüfen, ob die Restmenge des Kraftstoffes ausreicht, den Flug zu beenden;

(iii) um die zu erwartende Restmenge des Kraftstoffes bei Ankunft auf dem Bestimmungsflugplatz zu ermitteln.

(2) Die wesentlichen Kraftstoffdaten müssen aufgezeichnet werden.

(b) Kraftstoffmanagement während des Fluges

(1) Wenn sich bei einer Überprüfung der Kraftstoffmengen während des Fluges herausstellt, dass die bei Ankunft auf dem Bestimmungsflugplatz zu erwartende Restmenge des Kraftstoffes kleiner ist als der erforderliche Ausweichkraftstoff zuzüglich der Endreserve, hat der Kommandant bei seiner Entscheidung, den Flug zum Bestimmungsflugplatz fortzusetzen oder ihn umzuleiten, den jeweils herrschenden Verkehr und die jeweils zu erwartenden Betriebsbedingungen am Bestimmungsflugplatz, entlang der Flugstrecke zum Ausweichflugplatz und am Bestimmungsausweichflugplatz zu berücksichtigen, um nicht mit weniger als der Endreserve zu landen.

(2) Auf einem Flug zu einem abgelegenen Fluplatz

Der letzte mögliche Entscheidungspunkt, um auf einen auf der Strecke gelegenen Ausweichflughafen auszuweichen, muss festgelegt werden. Bevor dieser Punkt erreicht wird, muss der Kommandant den über dem abgelegenen Fluplatz zu erwartenden Resttreibstoff, die Wetterbedingungen und die Verkehrs- und betriebliche Situation am abgelegenen Fluplatz und auf den Ausweichflugplätzen auf der Strecke zu überprüfen, bevor er entscheidet zum abgelegenen Fluplatz weiter zu fliegen oder zu einem Ausweichflugplätzen auf der Strecke auszuweichen.

ABSCHNITT E - ALLWETTERFLUGBETRIEB

JAR-OPS 1.430 Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen - Allgemeines

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.430 & IEM OPS 1.430))

(a) Der Luftfahrtunternehmer muss für jeden anzufliegenden Flugplatz Betriebsmindestbedingungen festlegen, die die in Anhang 1 angegebenen Werte nicht unterschreiten dürfen. Das Verfahren zur Ermittlung der Betriebsmindestbedingungen muss den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügen. Diese Betriebsmindestbedingungen dürfen ohne ausdrückliche Genehmigung des Staates, auf dessen Gebiet der Flugplatz gelegen ist, nicht die von ihm festgelegten Mindestbedingungen unterschreiten.

Anmerkung: Absatz (a) schließt nicht die Berechnung von Betriebsmindestbedingungen während des Fluges für einen nicht eingeplanten Ausweichflugplatz aus, wenn die Berechnung nach einem zulässigen Verfahren durchgeführt wurde.

(b) Bei der Festlegung der Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen für den jeweiligen Flugbetrieb hat der Unternehmer folgendes zu berücksichtigen:

- (1) das Flugzeugmuster, die Flugleistungen und Flugeigenschaften des Flugzeuges;
- (2) die Zusammensetzung der Flugbesatzung, ihre Qualifikation und Erfahrung;
- (3) die Abmessungen und Eigenschaften der zu benutzenden Piste;
- (4) die Eignung und Leistungsfähigkeit der verfügbaren optischen und nicht optischen Bodenhilfen (siehe AMC OPS 1.430(b)(4));
- (5) die zur Verfügung stehende Ausrüstung des Flugzeugs für die Navigation und/oder die Einhaltung der Flugbahn während des Starts, des Anflugs, des Abfangens, des Aufsetzens, des Ausrollens und des Fehlanfluges;
- (6) die Hindernisse und notwendige Hindernisfreiheit für Anflug und Fehlanflug sowie für die Steigflugbereiche bei der Durchführung von Verfahren für unvorhergesehene Fälle;
- (7) die Hindernisfreihöhe über NN oder über Grund für Instrumentenanflugverfahren; und

(8) die Hilfsmittel zur Bestimmung und Meldung der Wetterbedingungen.

(c) Die in diesem Abschnitt genannten Flugzeugkategorien müssen nach dem in Anhang 2 zu JAR-OPS 1.430(c) genannten Verfahren festgelegt werden.

JAR-OPS 1.435 Begriffsbestimmungen

(a) Die in diesem Abschnitt verwendeten und nicht in JAR-1 erklärten Begriffe haben folgende Bedeutung:

(1) *Platzrundenanflug*: Der Sichtanflugteil eines Instrumentenanfluges, in dem ein Luftfahrzeug zur Landung auf eine Piste ausgerichtet wird, deren Lage für einen Geradeausanflug nicht geeignet ist.

(2) *Verfahren bei geringer Sicht (Low Visibility Procedures - LVP)*: An einem Flugplatz angewendete Verfahren, um einen sicheren Betrieb bei Anflügen nach Betriebsstufe II und III (CAT II und CAT III) und Starts bei geringer Sicht zu gewährleisten.

(3) *Start bei geringer Sicht (Low Visibility Take-Off - LVTO)*: Ein Start bei einer Pistensichtweite von weniger als 400 m.

(4) *Flugsteuerungssystem*: Ein System, das ein automatisches und/oder ein hybrides Landesystem einschließt.

(5) *Ausfallunempfindliches Flugsteuerungssystem (Fail-Passive Flight Control System)*: Ein Flugsteuerungssystem, bei dessen Ausfall keine wesentliche Änderung des Lastigkeitszustandes des Flugzeugs, keine wesentliche Ablage von der Flugbahn oder der Fluglage eintritt, die Landung jedoch nicht automatisch durchgeführt wird. Bei einem automatischen, ausfallunempfindlichen Flugsteuerungssystem übernimmt nach dessen Ausfall der Pilot die Steuerung des Flugzeugs.

(6) *Betriebssicheres Flugsteuerungssystem (Fail-Operational Flight Control System)*: Ein Flugsteuerungssystem, bei dessen Ausfall unterhalb der Alarmhöhe der Anflug, das Abfangen und die Landung vollkommen automatisch durchgeführt werden können. Bei einem Ausfall arbeitet das automatische Landesystem wie ein ausfallunempfindliches System.

(7) *Betriebssicheres hybrides Landesystem (Fail-Operational Hybrid Landing System)*: Ein System, das aus einem ausfallunempfindlichen (fail-passive), automatischen Landesystem als Hauptsystem und einem unabhängigen Führungssystem als Hilfssystem besteht, das dem Piloten die manuelle Fortsetzung der Landung nach Ausfall des Hauptsystems ermöglicht.

Anmerkung: Ein typisches unabhängiges Führungssystem als Hilfssystem besteht aus einer überwachten, in Augenhöhe projizierten Flugführungsanzeige (head-up display), üblicherweise in Form einer Kommandoanzeige, wahlweise kann es jedoch auch eine Ablageanzeige sein.

(8) *Sichtanflug*: Ein Anflug, bei dem entweder ein Teil oder das gesamte Instrumentenanflugverfahren nicht zu Ende geführt wird und der Anflug mit Erdsicht erfolgt.

JAR-OPS 1.440 Flugbetrieb bei geringer Sicht - Allgemeine Betriebsregeln

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.440)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf keinen Flugbetrieb nach Betriebsstufe II oder III durchführen, wenn nicht:

(1) jedes betroffene Flugzeug für den Betrieb mit Entscheidungshöhen unter 200 ft oder ohne Entscheidungshöhe zugelassen und nach JAR-AWO ausgerüstet ist oder mit einer gleichwertigen Ausrüstung versehen ist, die den Anforderungen der Luftfahrtbehörde entspricht;

(2) zur Überwachung der Gesamtsicherheit dieses Flugbetriebes ein geeignetes System zur Aufzeichnung des Erfolgs und Misserfolgs eines Anfluges und/oder einer automatischen Landung eingerichtet und unterhalten wird;

(3) der Flugbetrieb von der Luftfahrtbehörde genehmigt ist;

(4) die Flugbesatzung aus mindestens 2 Piloten besteht; und

(5) die Entscheidungshöhe mittels eines Funkhöhenmessers ermittelt wird.

(b) Der Luftfahrtunternehmer darf ohne Genehmigung der Luftfahrtbehörde keine Starts bei geringer Sicht mit weniger als 150 m Pistensichtweite für Flugzeuge der Kategorie A, B und C oder 200 m Pistensichtweite für Flugzeuge der Kategorie D durchführen.

JAR-OPS 1.445 Flugbetrieb bei geringer Sicht - Flugplätze

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf für Flugbetrieb nach Betriebsstufe II oder III nur einen Flugplatz benutzen, wenn dieser dafür von dem Staat, in dem der Flugplatz gelegen ist, genehmigt wurde.

(b) Der Luftfahrtunternehmer muss sich vergewissern, dass an Flugplätzen, an denen Flugbetrieb bei geringer Sicht durchgeführt werden soll, hierfür Verfahren (Low Visibility Procedures - LVP) festgelegt wurden und angewendet werden.

JAR-OPS 1.450 Flugbetrieb bei geringer Sicht - Schulung und Qualifikationen

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.450)

(a) Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass vor Durchführung eines Starts bei geringer Sicht und Flugbetrieb nach Betriebsstufe II und III:

(1) jedes Flugbesatzungsmitglied:

(i) die in Anhang 1 vorgeschriebene Schulung und Überprüfung, einschließlich der Schulung im Simulator bis zu den Grenzwerten der Pistensichtweite und Entscheidungshöhe, die der Genehmigung des Luftfahrtunternehmers für Betriebsstufe II/III entsprechen, abgeschlossen hat; und

(ii) die nach Anhang 1 geforderten Qualifikationen besitzt;

(2) die Schulung und Überprüfung nach einem ausführlichen, von der Luftfahrtbehörde genehmigten und im Betriebshandbuch enthaltenen Lehrplan durchgeführt wird. Diese Schulung ist zusätzlich zu der in Abschnitt N vorgeschriebenen Schulung durchzuführen;

(3) die Qualifikation der Flugbesatzung auf den Flugbetrieb und das Flugzeugmuster abgestimmt ist.

JAR-OPS 1.455 Flugbetrieb bei geringer Sicht - Betriebsverfahren

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.455)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren und Anweisungen für den Start bei geringer Sicht und den Flugbetrieb nach Betriebsstufe II und III festzulegen. Diese Verfahren müssen in das Betriebshandbuch aufgenommen werden und die entsprechenden Aufga-

ben der Flugbesatzungsmitglieder während des Rollens, des Starts, Anfluges, des Abfangens, der Landung, des Ausrollens und des Fehlanfluges enthalten.

(b) Der Kommandant muss sich davon überzeugen, dass:

(1) der Betriebszustand der optischen und nichtoptischen Einrichtungen ausreicht, um einen Start bei geringer Sicht oder einen Anflug nach Betriebsstufe II oder III zu beginnen;

(2) nach den Meldungen der Flugverkehrsdienste entsprechende Verfahren für geringe Sicht (LVPs - Low Visibility Procedures) in Kraft sind, bevor ein Start bei geringer Sicht oder ein Anflug nach Betriebsstufe II oder III begonnen wird; und

(3) die Flugbesatzungsmitglieder ausreichend qualifiziert sind, bevor ein Start bei geringer Sicht mit einer Pistensichtweite von weniger als 150 m für Flugzeuge der Kategorie A, B und C oder 200 m für Flugzeuge der Kategorie D oder ein Anflug nach Betriebsstufe II oder III begonnen wird.

JAR-OPS 1.460 Flugbetrieb bei geringer Sicht - Mindestausrüstung

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat in das Betriebshandbuch die Mindestausrüstung aufzunehmen, die bei Beginn eines Starts bei geringer Sicht oder eines Anfluges nach Betriebsstufe II oder III entsprechend dem Flughandbuch oder einer anderen genehmigten Unterlage betriebsfähig sein muss.

(b) Der Kommandant muss sich davon überzeugen, dass das Flugzeug und die für den jeweilig durchzuführenden Betrieb erforderlichen Bordsysteme in ordnungsgemäßem Zustand sind.

JAR-OPS 1.465 Betriebsmindestbedingungen für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR)

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.465)

(a) Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass:

(1) VFR-Flüge nach den Sichtflugregeln und den Tabellenangaben des Anhangs 1 zu JAR-OPS 1.465 durchgeführt werden;

(2) Flüge nach Sonder-Sichtflugregeln nicht begonnen werden, wenn die Sicht weniger als 3 km beträgt und nicht

fortgeführt werden, wenn die Sicht weniger als 1.5 km beträgt.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.430 Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen

(siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.430)

(a) *Startminima*

(1) *Allgemeines*

(i) Der Luftfahrtunternehmer hat Startminima als Mindestsichten oder Mindestpistensichtweiten unter Berücksichtigung aller wichtigen Faktoren eines jeden anzufliegenden Flugplatzes und der Flugzeugeigenschaften festzulegen. Ist es notwendig, Hindernissen während des Abfluges und/oder im Falle einer Notlandung nach Sicht auszuweichen, so müssen zusätzliche Bedingungen (z. B. die Hauptwolkenuntergrenze) festgelegt werden.

(ii) Der Kommandant darf einen Start ohne geeigneten Startausweichflugplatz nur beginnen, wenn die Wetterbedingungen am Startflugplatz den für diesen geltenden Landeminima entsprechen oder diese übertreffen.

(iii) Wird keine Pistensichtweite gemeldet und ist die gemeldete meteorologische Sicht geringer als die für den Start erforderliche Sicht, darf ein Start nur begonnen werden, wenn der Kommandant feststellen kann, dass die Pistensichtweite/Sicht entlang der Piste dem geforderten Mindestwert entspricht oder diesen übertrifft.

(iv) Liegt keine gemeldete meteorologische Sicht oder Pistensichtweite vor, darf ein Start nur begonnen werden, wenn der Kommandant feststellen kann, dass die Pistensichtweite/Sicht entlang der Piste dem geforderten Mindestwert entspricht oder diesen übertrifft.

(2) *Sichtmerkmale*

Die Startminima müssen so gewählt werden, dass eine ausreichende Führung des Flugzeugs gewährleistet wird, um es sowohl im Falle eines Startabbruchs unter ungünstigen Bedingungen als auch bei Fortsetzung des Starts nach Ausfall des kritischen Triebwerks steuern zu können.

(3) *Geforderte Pistensichtweite/Sicht*

(i) Bei mehrmotorigen Flugzeugen, deren Flugleistungen bei Ausfall des kritischen Triebwerks an einem beliebigen Punkt während des Starts den Abbruch des Starts oder dessen Fortsetzung bis zu einer Höhe von 1500 ft über dem Flugplatz ermöglichen, wobei die geforderten Abstände zu den Hindernissen eingehalten werden müssen, sind die vom Luftfahrtunternehmer festgelegten Startminima als Pistensichtweite/Sichtwerte anzugeben, die die in der nachstehenden Tabelle 1 genannten Werte nicht unterschreiten dürfen, soweit in Absatz (4) nichts anderes festgelegt ist:

Tabelle 1 - Pistensichtweite/Sicht für den Start

Bodenanlagen	RVR / Sicht (Anmerkung 3)
keine (nur bei Tage)	500 m
Randbefeuern und/oder Mittellinienmarkierung	250/300 m (Anmerkungen 1 & 2)
Rand- und Mittellinienbefeuern	200/250 m (Anmerkung 1)
Rand- und Mittellinienbefeuern und mehrfache RVR Informationen	150/200 m (Anmerkungen 1 & 4)

Anmerkung 1: Die höheren Werte gelten für Flugzeuge der Kategorie D.

Anmerkung 2: Für Flugbetrieb bei Nacht sind mindestens Rand- und Endbefeuern der Piste erforderlich.

Anmerkung 3: Der gemeldete Wert für die Pistensichtweite/Sicht, der sich auf den Anfang des Startlaufes bezieht, kann durch den vom Piloten festgestellten Wert ersetzt werden.

Anmerkung 4: Der geforderte Wert für die Pistensichtweite muss für alle zugehörigen RVR-Meldepunkte mit Ausnahme der in Anmerkung 3 genannten Bedingung erreicht werden.

(ii) Bei mehrmotorigen Flugzeugen, die bei Ausfall des kritischen Triebwerks die in Absatz (a)(3)(i) genannten Flugleistungsforderungen nicht erfüllen können, kann eine sofortige Landung und ein Ausweichen vor Hindernissen nach Sicht erforderlich sein. Diese Flugzeuge dürfen unter der Voraussetzung, dass sie bei Triebwerksausfall ab einer bestimmten Höhe die anwendbaren Kriterien bezüglich der Hindernisfreiheit erfüllen können, nach den folgenden Startminima betrieben werden. Den vom Luftfahrtunternehmer festgelegten Startminima muss die Höhe zugrunde gelegt werden, von der die Nettostartflugbahn mit einem ausgefallenen

Triebwerk konstruiert werden kann. Die verwendeten Mindestwerte für die Pistensichtweite dürfen weder die Werte der Tabelle 1 noch die der Tabelle 2 unterschreiten.

Tabelle 2 - Angenommene Höhe für einen Triebwerksausfall über der Piste in Abhängigkeit von der Pistensichtweite/Sicht für den Start

Angenommene Höhe für einen Triebwerksausfall über der Piste	RVR / Sicht (Anmerkung 2)
< 50 ft	200 m
51 - 100 ft	300 m
101 - 150 ft	400 m
151 - 200 ft	500 m
201 - 300 ft	1000 m
> 300 ft	1500 m (Anmerkung 1)

Anmerkung 1: 1500 m sind ebenfalls zugrunde zu legen, wenn eine Startflugbahn mit positiver Neigung nicht konstruiert werden kann.

Anmerkung 2: Der gemeldete Wert für die Pistensichtweite/Sicht, der sich auf den Anfang des Startlaufes bezieht, kann durch den vom Piloten festgestellten Wert ersetzt werden.

(iii) Wenn die gemeldete Pistensichtweite oder meteorologische Sicht nicht vorliegt, darf der Kommandant den Start nicht beginnen, es sei denn, er kann feststellen, dass die aktuellen Bedingungen den anwendbaren Startminima entsprechen.

(4) Ausnahmen von Absatz (a)(3)(i)

(i) Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde und unter der Voraussetzung, dass die Forderungen der nachstehenden Unterabsätze (A) bis (E) erfüllt werden, darf ein Luftfahrtunternehmer die Startminima auf 125 m Pistensichtweite für Flugzeuge der Kategorie A, B und C oder 150 m Pistensichtweite für Flugzeuge der Kategorie D reduzieren, wenn:

(A) Verfahren bei geringer Sicht in Kraft sind;

(B) auf der Piste Hochleistungs-Mittellinienfeuer im Abstand von 15 m oder weniger und Hochleistungs-Randfeuer im Abstand von 60 m oder weniger in Betrieb sind;

(C) die Flugbesatzungsmitglieder die Schulung in einem

für dieses Verfahren anerkannten Simulator erfolgreich abgeschlossen haben;

(D) ein Sichtsegment von 90 m aus dem Cockpit zu Beginn des Startlaufes vorhanden ist; und

(E) der für die Pistensichtweite geforderte Wert an allen erforderlichen Meldepunkten für die Pistensichtweite erreicht wurde.

(ii) Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde darf der Luftfahrtunternehmer für ein Flugzeug, bei dem ein zugelassenes Rollführungssystem zur Anzeige der seitlichen Ablage für den Start benutzt wird, die Startminima auf weniger als 125 m Pistensichtweite für Flugzeuge der Kategorie A, B und C oder 150 m Pistensichtweite für Flugzeuge der Kategorie D, jedoch auf nicht weniger als 75 m, reduzieren, vorausgesetzt, Absicherung der Piste und Anlagen wie für Landebetrieb nach Betriebsstufe III sind vorhanden.

(b) *Nicht-Präzisionsanflug*

(1) *System-Minima*

(i) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass System-Minima für Nichtpräzisions-Anflugverfahren mittels ILS ohne Gleitweg (nur LLZ), VOR, NDB, SRA und VDF nicht die in der nachstehenden Tabelle 3 angegebenen Werte für die Sinkflugmindesthöhe (MDH) unterschreiten.

Tabelle 3 - System-Minima in Abhängigkeit von den verwendeten Nicht-Präzisionsanflughilfen

Bodenanlage	Niedrigste Sinkflugmindesthöhe (MDH)
ILS (kein Gleitweg - LLZ)	250 ft
SRA (beendet bei ½ NM)	250 ft
SRA (beendet bei 1 NM)	300 ft
SRA (beendet bei 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM & QGH)	300 ft

(2) *Sinkflugmindesthöhe*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Sinkflugmindesthöhe für einen Nicht-Präzisionsanflug nicht geringer ist als:

(i) die OCH/OCL (Hindernisfreihöhe/Hindernisfreigrenze) für die betreffende Flugzeugkategorie; oder

(ii) das System-Minimum.

(3) *Sichtmerkmale*

Der Pilot darf einen Anflug unterhalb der MDA/MDH (Sinkflugmindesthöhe über MSL oder der Schwelle) nur fortsetzen, wenn wenigstens eines der folgenden Sichtmerkmale für die Piste für ihn deutlich sichtbar und erkennbar sind:

(i) Elemente der Anflugbefeuerung;

(ii) die Schwelle;

(iii) die Schwellenmarkierungen;

(iv) die Schwellenbefeuerung;

(v) die Schwellenkennfeuer;

(vi) die optische Gleitweganzeige;

(vii) die Aufsetzzone oder Aufsetzonenmarkierungen;

(viii) die Aufsetzonenbefeuerung;

(ix) die Randbefeuerung der Piste; oder

(x) andere von der Luftfahrtbehörde anerkannte Sichtmerkmale.

(4) *Erforderliche Pistensichtweite*

Die niedrigsten Werte für die Pistensichtweite, die ein Luftfahrtunternehmen für Nichtpräzisionsanflüge anwenden darf, sind folgende:

Tabelle 4a - Pistensichtweite für Nichtpräzisionsanflüge - Bodenanlagen mit vollständiger Ausrüstung (Anmerkungen 1, 5, 6 und 7)

MDH	RVR für Flugzeugkategorie			
	A	B	C	D
250 ft-299 ft	800 m	800 m	800 m	1200 m
300 ft-449 ft	900 m	1000 m	1000 m	1400 m
450 ft-649 ft	1000 m	1200 m	1200 m	1600 m
650 ft und darüber	1200 m	1400 m	1400 m	1800 m

Tabelle 4b - Pistensichtweite für Nichtpräzisionsanflüge - Bodenanlagen mit mittlerer Ausrüstung (Anmerkungen 2, 5, 6 und 7)

MDH	RVR für Flugzeugkategorie			
	A	B	C	D
250-299 ft	1000 m	1100 m	1200 m	1400 m
300-449 ft	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
450-646 ft	1400 m	1500 m	1600 m	1800 m
650 ft und darüber	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m

Tabelle 4c - Pistensichtweite für Nichtpräzisionsanflüge - Bodenanlagen mit Grundausrüstung (Anmerkungen 4, 5, 6 und 7)

MDH	RVR für Flugzeugkategorie			
	A	B	C	D
250-299 ft	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
300-449 ft	1300 m	1400 m	1600 m	1800 m
450-649 ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
650 ft und darüber	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

Tabelle 4d - Pistensichtweite für Nichtpräzisionsanflüge - keine Anflugbefeuerungsanlagen (Anmerkungen 4, 5, 6 und 7)

MDH	RVR für Flugzeugkategorie			
	A	B	C	D
250-299 ft	1500 m	1500 m	1600 m	1800 m
300-449 ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
450-649 ft	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m
650 ft und darüber	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

Anmerkung 1: Bodenanlagen mit vollständiger Ausrüstung bestehen aus den Pistenmarkierungen, einer Hochleistungs-/Mittelleistungs- (HI/MI) Anflugbefeuerung auf einer Länge von 720 m oder mehr, Pistenrandbefeuerung, der Schwellenbefeuerung und Pistenendbefeuerung. Die Befeuerungen müssen eingeschaltet sein.

Anmerkung 2: Bodenanlagen mit mittlerer Ausrüstung bestehen aus den Pistenmarkierungen, einer Hochleistungs-/Mittelleistungs- (HI/MI) Anflugbefeuerung auf einer Länge von 420 - 719 m, der Pistenrandbefeuerung, der Schwellenbefeuerung und Pistenendbefeuerung. Die Befeuerungen müssen eingeschaltet sein.

Anmerkung 3: Bodenanlagen mit Grundausrüstung bestehen aus den Pistenmarkierungen, einer Hochleistungs-/Mittelleistungs- (HI/MI) Anflugbefeuerung auf einer Länge von weniger als 420 m, einer Anflugbefeuerung von niedriger Leistung (LI) auf einer beliebigen Länge, der Pistenrandbefeuerung, der Schwellenbefeuerung und Pistenendbefeuerung. Die Befeuerungen müssen eingeschaltet sein.

Anmerkung 4: Bodenanlagen ohne Anflugbefeuerung bestehen aus den Pistenmarkierungen, der Pistenrandbefeuerung, Schwellenbefeuerung, Pistenendbefeuerung oder es ist überhaupt keine Befeuerung vorhanden.

Anmerkung 5: Die Tabellen gelten nur für konventionelle Anflüge mit einem Anflugwinkel von nicht mehr als 4°. Bei Gleitwegen mit einem steileren Winkel ist es gewöhnlich erforderlich, dass die optische Gleitwegführung (z.B. PAPI/Precision Approach Path Indicator - Präzisions-Gleitwinkelbefeuerung) auch in der Sinkflugmindesthöhe sichtbar ist.

Anmerkung 6: Bei den oben genannten Werten handelt es sich entweder um die gemeldete Pistensichtweite oder die meteorologische Sicht, die, wie in Absatz (h) unten beschrieben, in die Pistensichtweite umgerechnet wurde.

Anmerkung 7: Die in den Tabellen 4a, 4b, 4c und 4d genannte Sinkflugmindesthöhe über der Schwelle (MDH) bezieht sich auf die ursprüngliche Berechnung der MDH. Bei der Wahl der dazugehörigen Pistensichtweite ist es nicht notwendig, eine Aufrundung auf die nächsten zehn Fuß zu berücksichtigen, was jedoch aus betrieblichen Gründen geschehen kann, z.B. bei der Umrechnung auf die Sinkflugmindesthöhe über MSL (MDA).

(5) *Flugbetrieb bei Nacht*

Für den Flugbetrieb bei Nacht müssen mindestens die Pistenrand-, Schwellen- und Pistenendbefeuerung eingeschaltet sein.

(c) *Präzisionsanflug - Flugbetrieb nach Betriebsstufe I (CAT I)*

(1) *Allgemeines*

Flugbetrieb nach Betriebsstufe I ist ein Präzisionsinstrumentenanflug mit Landung unter Benutzung von ILS, MLS oder PAR mit einer Entscheidungshöhe von nicht weniger als 200 ft und einer Pistensichtweite von nicht weniger als 550 m.

(2) *Entscheidungshöhe*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die für einen Präzisionsanflug nach Betriebsstufe I anzuwendende Entscheidungshöhe nicht geringer ist als:

(i) die im Flughandbuch (AFM - Aeroplane Flight Manual) gegebenenfalls angegebene Entscheidungsmindesthöhe;

(ii) die Mindesthöhe, bis zu der die Präzisionsanflughilfe ohne die geforderten Sichtmerkmale benutzt werden kann;

(iii) die OCH/OCL für die jeweilige Flugzeugkategorie; oder

(iv) 200 ft.

(3) *Sichtmerkmale*

Der Pilot darf einen Anflug unterhalb der nach Absatz (c)(2) für die Betriebsstufe I festgelegten Entscheidungshöhe nur fortsetzen, wenn wenigstens eines der folgenden Sichtmerkmale für die Piste für ihn deutlich sichtbar und erkennbar sind:

(i) Elemente der Anflugbefeuerung;

(ii) die Schwelle;

(iii) die Schwellenmarkierungen;

(iv) die Schwellenbefeuerung;

(v) die Schwellenkennfeuer;

(vi) die optische Gleitweganzeige;

(vii) die Aufsetzzone oder Aufsetzonenmarkierungen;

(viii) die Aufsetzonenbefeuerung; oder

(ix) die Pistenrandbefeuerung.

(4) *Erforderliche Pistensichtweite*

Die niedrigsten Werte für die Pistensichtweite, die der Luftfahrtunternehmer für den Flugbetrieb nach Betriebsstufe I anwenden darf, sind folgende:

Tabelle 5 - Pistensichtweite für Anflüge nach Betriebsstufe I in Abhängigkeit von den Bodenanlagen und der Entscheidungshöhe über der Schwelle (DH)

Entscheidungshöhe (Anm. 7)	Bodenanlagen / RVR (Anmerkung 5)			
	vollständige Ausrüstung (Anm. 1 & 6)	mittlere Ausrüstung (Anm. 2 & 6)	Grundausrüstung (Anm. 3 & 6)	keine Ausrüstung (Anm. 4 & 6)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1000 m
201-250 ft	600 m	700 m	800 m	1000 m
251-300 ft	650 m	800 m	900 m	1200 m
301 ft und darüber	800 m	900 m	1000 m	1200 m

Anmerkung 1: Bodenanlagen mit vollständiger Ausrüstung bestehen aus den Pistenmarkierungen, einer Hochleistungs-/Mittelleistungs- (HI/MI - high intensity/middle intensity) Anflugbefeuerung auf einer Länge von 720 m oder mehr, Pistenrandbefeuerung, der Schwellenbefeuerung und Pistenendbefeuerung. Die Befeuerungen müssen eingeschaltet sein.

Anmerkung 2: Bodenanlagen mit mittlerer Ausrüstung bestehen aus den Pistenmarkierungen, einer Hochleistungs-/Mittelleistungs- (HI/MI) Anflugbefeuerung auf einer Länge von 420 - 719 m, der Pistenrandbefeuerung, der Schwellenbefeuerung und Pistenendbefeuerung. Die Befeuerungen müssen eingeschaltet sein.

Anmerkung 3: Bodenanlagen mit Grundausrüstung bestehen aus den Pistenmarkierungen, einer Hochleistungs-/Mittelleistungs-(HI/MI) Anflugbefeuerung auf einer Länge von weniger als 420 m, einer Anflugbefeuerung von niedriger Leistung (LI) auf einer beliebigen Länge, der Pistenrandbefeuerung, der Schwellenbefeuerung und Pistenendbefeuerung. Die Befeuerungen müssen eingeschaltet sein.

Anmerkung 4: Bodenanlagen ohne Anflugbefeuerung bestehen aus den Pistenmarkierungen, der Pistenrandbefeuerung, Schwellenbefeuerung, Pistenendbefeuerung oder es ist überhaupt keine Befeuerung vorhanden.

Anmerkung 5: Bei den oben genannten Zahlen handelt es sich entweder um die gemeldete Pistensichtweite oder die meteorologische Sicht, die, wie in Absatz (h) unten beschrieben, in die Pistensichtweite umgerechnet wurde.

Anmerkung 6: Die Tabelle gilt nur für konventionelle Anflüge mit einem Gleitwinkel bis einschließlich 4°.

Anmerkung 7: Die in Tabelle 5 genannte Entscheidungshöhe über der Schwelle (DH) bezieht sich auf die ursprüngliche Berechnung der DH. Bei der Wahl der dazugehörigen Pistensichtweite ist es nicht notwendig, eine Aufrundung auf die nächsten zehn Fuß zu berücksichtigen, was jedoch aus betrieblichen Gründen geschehen kann (z.B.: bei der Umrechnung auf die Entscheidungshöhe über MSL (DA)).

(5) *Flugbetrieb mit nur einem Piloten*

Für den Flugbetrieb mit nur einem Piloten hat der Luftfahrtunternehmer die mindestens erforderliche Pistensichtweite (Minimum-RVR) für alle Anflüge in Übereinstimmung mit JAR-OPS 1.430 und diesem

Anhang zu berechnen. Eine Pistensichtweite von weniger als 800 m ist nicht zulässig, es sei denn, es wird ein mit einem ILS (Instrumentenlandesystem) oder MLS (Mikrowellenlandesystem) gekoppelter Autopilot verwendet. In diesem Fall gelten die normalen Mindestbedingungen. Die verwendete Entscheidungshöhe darf nicht weniger als das 1.25-fache der Einsatzmindesthöhe des Autopiloten betragen.

(6) *Nachtflugbetrieb*

Für den Nachtflugbetrieb müssen mindestens die Pistenrandbefeuerung, Schwellenbefeuerung und Pistenendbefeuerung eingeschaltet sein.

(d) *Präzisionsanflug - Flugbetrieb nach Betriebsstufe II (CAT II)*

(1) *Allgemeines*

Flugbetrieb nach Betriebsstufe II ist ein Präzisionsinstrumentenanflug und eine Landung unter Benutzung von ILS oder MLS mit:

(i) einer Entscheidungshöhe von weniger als 200 ft, jedoch nicht weniger als 100 ft; und

(ii) einer Pistensichtweite von nicht weniger als 300 m.

(2) *Entscheidungshöhe*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Entscheidungshöhe für Flugbetrieb nach Betriebsstufe II nicht geringer ist als:

(i) die im Flughandbuch (AFM) gegebenenfalls angegebene Entscheidungsmindesthöhe;

(ii) die Mindesthöhe, bis zu der die Präzisionsanflughilfe ohne die geforderten Sichtmerkmale benutzt werden kann;

(iii) die OCH/OCL für die jeweilige Flugzeugkategorie;

(iv) die Entscheidungshöhe, bis zu welcher die Flugbesatzung die Genehmigung besitzt, den Anflug durchzuführen; oder

(v) 100 ft.

(3) *Sichtmerkmale*

Der Pilot darf einen Anflug unterhalb der nach Absatz (d)(2) für die Betriebsstufe II festgelegten Entscheidungshöhe nur fort-

setzen, wenn Sichtkontakt zu einem Segment aus mindestens 3 aufeinander folgenden Feuern der Mittellinie der Anflugbefeuerung oder der Aufsetzzonenbefeuerung oder der Pistenmittellinienbefeuerung oder der Pistenrandbefeuerung oder einer Kombination aus diesen hergestellt und aufrechterhalten werden kann. Die Sichtmerkmale müssen ein seitliches Element der Bodenbefeuerung enthalten, d.h. einen Anflugbefeuerungsquerbalken oder die Schwellenbefeuerung oder einen Kurzbalken der Aufsetzzonenbefeuerung.

(4) *Erforderliche Pistensichtweite*

Die niedrigsten Werte für Pistensichtweite, die ein Luftfahrtunternehmer für den Flugbetrieb nach Betriebsstufe II anwenden darf, sind folgende:

Tabelle 6 - Pistensichtweite für Anflüge nach Betriebsstufe II in Abhängigkeit von der Entscheidungshöhe über der Schwelle (DH)

Entscheidungshöhe	automatischer Anflug unterhalb der DH (siehe Anmerkung 1)	
	RVR für Flugzeugkategorie A, B & C	RVR für Flugzeugkategorie D
100 ft - 120 ft	300 m	300 m (Anmerkung 2) /350 m
121 ft - 140 ft	400 m	400 m
141 ft und darüber	450 m	450 m

Anmerkung 1: In dieser Tabelle bedeutet "automatischer Anflug unterhalb der DH" den ununterbrochenen Gebrauch des automatischen Flugsteuerungssystems bis zu einer Höhe, die nicht mehr als 80% der anwendbaren DH beträgt. Demnach können sich die Lufttüchtigkeitsforderungen über die danach festgelegte Einsatzmindesthöhe des automatischen Flugsteuerungssystems auf die anwendbare DH auswirken.

Anmerkung 2: Für ein Flugzeug der Kategorie D, das eine automatische Landung (autoland) durchführt, können 300 m angewandt werden.

(Siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.430 Absatz (d) und (e)).

(e) *Präzisionsanflug - Flugbetrieb nach Betriebsstufe III (CAT III)*

(1) *Allgemeines*

Flugbetrieb nach Betriebsstufe III wird unterteilt in:

(i) *Flugbetrieb nach Betriebsstufe III A*

Ein Präzisionsinstrumentenanflug mit Landung unter Verwendung von ILS oder MLS mit:

(A) einer Entscheidungshöhe von weniger als 100 ft; und

(B) einer Pistensichtweite von nicht weniger als 200 m.

(ii) *Flugbetrieb nach Betriebsstufe III B (CAT IIIB)*

Ein Präzisionsinstrumentenanflug mit Landung unter Verwendung von ILS oder MLS mit:

(A) einer Entscheidungshöhe von weniger als 50 ft oder keiner Entscheidungshöhe; und

(B) einer Pistensichtweite von weniger als 200 m, jedoch nicht unter 75 m.

(2) *Entscheidungshöhe*

Für den Flugbetrieb mit Entscheidungshöhe hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass diese nicht geringer ist als:

(i) die im Flughandbuch (AFM) gegebenenfalls angegebene Entscheidungshöhenmindesthöhe;

(ii) die Mindesthöhe, bis zu der die Präzisionsanflughilfe ohne die geforderten Sichtmerkmale benutzt werden kann; oder

(iii) die Entscheidungshöhe, bis zu welcher die Flugbesatzung die Genehmigung besitzt, den Anflug durchzuführen.

(3) *Flugbetrieb ohne Entscheidungshöhe*

Flugbetrieb ohne Entscheidungshöhe darf nur durchgeführt werden, wenn:

(i) der Flugbetrieb ohne Entscheidungshöhe im Flughandbuch (AFM) genehmigt ist;

(ii) die Anflughilfe und die Flugplatzeinrichtungen den Flugbetrieb ohne Entscheidungshöhe ermöglichen; und

(iii) der Luftfahrtunternehmer eine Genehmigung für den Flugbetrieb nach Betriebsstufe III ohne Entscheidungshöhe besitzt.

Anmerkung: Im Falle einer Piste für Betriebsstufe III kann davon ausgegangen werden, dass Flugbetrieb ohne Entscheidungshöhe möglich ist, sofern dieses nicht ausdrücklich durch Veröffentlichungen im Luftfahrthandbuch (AIP) oder NOTAM eingeschränkt wird.

(4) *Sichtmerkmale*

(i) Bei Flugbetrieb nach Betriebsstufe III A darf der Pilot einen Anflug unterhalb der nach Absatz (e)(2) festgelegten Entscheidungshöhe nur fortsetzen, wenn Sichtkontakt zu einem Segment aus mindestens 3 aufeinander folgenden Feuern der Mittellinie der Anflugbefeuerung oder der Aufsetzzonenbefeuerung oder der Pistenmittellinienbefeuerung oder der Pistenrandbefeuerung oder einer Kombination aus diesen hergestellt und aufrechterhalten werden kann.

(ii) Bei Flugbetrieb nach Betriebsstufe III B mit Entscheidungshöhe darf der Pilot einen Anflug unterhalb der nach Absatz (e)(2) festgelegten Entscheidungshöhe nur fortsetzen, wenn Sichtkontakt zu mindestens einem Mittellinienfeuer hergestellt und aufrechterhalten werden kann.

(iii) Bei Flugbetrieb nach Betriebsstufe III ohne Entscheidungshöhe besteht keine Forderung nach Sichtkontakt vor dem Aufsetzen.

(5) *Erforderliche Pistensichtweite*

Die niedrigsten Werte für Pistensichtweite, die der Luftfahrtunternehmer bei Flugbetrieb nach Betriebsstufe III anwenden darf, sind folgende:

Tabelle 7 - Pistensichtweite für Anflüge nach Betriebsstufe III in Abhängigkeit von der Entscheidungshöhe über der Schwelle (DH) und dem Rollsteuerungs- und Führungssystem.

(Siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.430 Absatz (e)(5))

Betriebsstufe	DH (ft)	Rollführungs- oder Rollsteuerungssystem	Pistensichtweite
IIA	weniger als 100 ft	Nicht erforderlich	200 m Anmerkung 1
IIIA	weniger als 100 ft weniger als 100 ft	ausfallsicher	150 m Anmerkung 1 & 2
IIIB	weniger als 50 ft	ausfallsicher	125 m
IIIB	weniger als 50 ft oder ohne DH	betriebsicher	75 m

Anmerkung 1: Für ausfallsicheren Betrieb siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.430 Absatz (e)(5). Aktionen der Besatzungsmitglieder im Falle eines Autopilotfehlers an

oder unter der Entscheidungshöhe in ausfallsicherem Betriebsstufe III Betrieb.

Anmerkung 2: Für Flugzeuge zugelassen nach JAR-AWO 321 (b)(3) oder entsprechend.

Anmerkung 3: Flugsteuerungsreduktanz ist in JAR-AWO durch die mindeste zugelassene Entscheidungshöhe festgelegt.

(f) *Platzrundenanflug (circling approach)*

(1) Die niedrigsten, von einem Luftfahrtunternehmer für Platzrundenanflüge anzuwendenden Landeminima sind:

Tabelle 8 - Sicht und MDH für Platzrundenanflüge in Abhängigkeit von der Flugzeugkategorie

	Flugzeugkategorie			
	A	B	C	D
MDH	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Meteorologische Mindestsicht	1500 m	1600 m	2400 m	3600 m

(2) Ein Platzrundenanflug mit vorgeschriebenen Kursen über Grund ist ein anerkanntes Verfahren im Sinne dieses Absatzes. (Siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.430(f))

(g) *Sichtanflug (visual approach)*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass für einen Anflug nach Sicht eine Pistensichtweite von weniger als 800 m nicht angewendet wird.

(h) *Umrechnung der gemeldeten meteorologischen Sicht in die Pistensichtweite*

(1) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Umrechnung der meteorologischen Sicht in die Pistensichtweite für die Berechnung der Startminima, der Minima nach Betriebsstufe II oder III oder wenn eine gemeldete Pistensichtweite vorliegt, nicht angewendet wird.

Bemerkung: Wenn eine Pistensichtweite gemeldet wird, deren Wert über dem vom Flugplatzbetreiber angenommenen liegt, so ist die Pistensichtweite nicht in diesem Zusammenhang zu sehen und die nachfolgende Tabelle zu verwenden.

(2) Bei Umrechnung der meteorologischen Sicht in die Pistensichtweite hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass in allen anderen Situationen als Absatz (h)(1) die nachstehende Tabelle benutzt wird.

Tabelle 9 - Umrechnung der Sicht in Pistensichtweite

in Betrieb befindliche Befeuerungselemente	RVR = gemeldete meteorologische Sicht multipliziert mit:	
	Tag	Nacht
Hochleistungs-Anflug- und Pistenbefeuerung	1.5	2.0
alle anderen Arten von Befeuerungsanlagen	1.0	1.5
keine Befeuerung	1.0	nicht anwendbar

Anhang 2 zu JAR-OPS 1.430(c) Flugzeugkategorien - Allwetterflugbetrieb

(a) *Klassifizierung von Flugzeugen*

Die bei der Klassifizierung von Flugzeugen nach Kategorien zugrunde zulegenden Kriterien sind die über der Schwelle angezeigte Fluggeschwindigkeit (V_{AT}), die dem 1.3-fachen der Überziehggeschwindigkeit (V_{SO}) oder dem 1.23-fachen der Überziehggeschwindigkeit in Landekonfiguration bei höchstzulässiger Landemasse (V_{S1G}) entspricht. Liegen sowohl V_{SO} als auch V_{S1G} vor, ist die höhere sich ergebende V_{AT} zu verwenden. Die den V_{AT} Geschwindigkeitswerten entsprechenden Flugzeugkategorien sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Flugzeugkategorie	V_{AT}
A	weniger als 91 kt
B	von 91 bis 120 kt
C	von 121 bis 140 kt
D	von 141 bis 165 kt
E	von 166 bis 210 kt

Die zu berücksichtigende Landekonfiguration ist vom Luftfahrtunternehmer oder dem Flugzeughersteller festzulegen.

(b) *Dauerhafte Änderung der Kategorie - höchstzulässige Landemasse*

(1) Mit Genehmigung der Luftfahrtbehörde darf der Luftfahrtunternehmer einen niedrigeren Wert für die höchstzulässige Landemasse dauerhaft festlegen und diese Masse zur Ermittlung der V_{AT} benutzen.

(2) Die für ein bestimmtes Flugzeug festgelegte Kategorie muss ein Festwert und damit unabhängig von den wechselnden Bedingungen des täglichen Flugbetriebes sein.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.440 Flugbetrieb bei geringer Sicht - Allgemeine Betriebsregeln

(a) Allgemeines

Die folgenden Verfahren gelten für die Einführung und die Genehmigung von Flugbetrieb bei geringer Sicht.

(b) Flugbetriebliche Nachweisführung

Zweck der flugbetrieblichen Nachweisführung ist festzulegen oder zu bestätigen, dass die Verwendung und Zweckmäßigkeit der jeweiligen Flugzeugführungssysteme, Übungen, Verfahren der Flugbesatzungsmitglieder, Wartungsprogramme und Handbücher für das genehmigte Betriebsstufe II/III Programm zutreffend sind.

(1) Mindestens 30 Anflüge und Landungen müssen im Betrieb mit Betriebsstufe II/III durchgeführt werden wenn die geforderte Entscheidungshöhe 50 ft oder höher ist. Wenn die Entscheidungshöhe geringer ist als 50 ft, werden mindestens 100 Anflüge und Landungen benötigt, außer von der Behörde anders genehmigt.

(2) Wenn ein Luftfahrtunternehmer verschiedene Baureihen eines Flugzeugbaumusters mit identischen Flugsteuerungs- und Anzeigesystemen oder verschiedene Flugzeugsteuerungs- und Anzeigesystemen auf der selben Flugzeugtype betreibt, so muss der Luftfahrtunternehmer nachweisen, dass alle Varianten zufrieden stellende Leistungsfähigkeit erbringen, dabei muss aber nicht für jede Variante das volle Nachweisprogramm erbracht werden. Die Behörde kann auch die Anzahl der Anflüge und Landungen reduzieren, wenn Erfahrungswerte von einem anderen Luftfahrtunternehmer mit einem AOC, ausgestellt in Übereinstimmung mit JAR-OPS 1, der die selben Flugzeugtypen und Varianten sowie Verfahren verwendet, vorliegen.

(3) Wenn die Anzahl der nicht erfolgreichen Anflüge 5 % überschreiten (z.B. nicht zufrieden stellende Landungen, System Abschaltungen) muss das Beurteilungsprogramm um mindestens 10 Anflüge und Landungen erweitert werden, bis die Fehlerrate 5 % nicht mehr überschreitet.

(c) *Sammlung von Daten für die betriebliche Nachweisführung:*

Jeder Antragsteller muss eine Methode zur Meldung von Anflug- und Landedaten entwickeln. Die Ergebnisse und eine Zusammenfassung der Nachweise müssen der Behörde für die Beurteilung zur Verfügung gestellt werden.

(d) Datenanalyse

Erfolgreiche Anflüge und/oder automatische Landungen müssen dokumentiert und analysiert werden.

(e) Fortlaufende Überwachung

(1) Nach Erteilung der erstmaligen Genehmigung muss der Flugbetrieb fortlaufend durch den Luftfahrtunternehmer überwacht werden, um unerwünschte Entwicklungen festzustellen, bevor sie zu einer Gefahr werden. Zu diesem Zweck können Berichte der Flugbesatzung benutzt werden.

(2) Die nachstehenden Informationen müssen über einen Zeitraum von 12 Monaten aufbewahrt werden:

(i) Die Gesamtzahl der erfolgreichen, tatsächlichen oder simulierten Anflüge je Flugzeugmuster bei Verwendung der CAT II oder III Bordausrüstung nach den geltenden Landeminima der Betriebsstufe II oder III; sowie

(ii) nach Flugplätzen und Flugzeugkennzeichen gegliederte Berichte von nicht erfolgreichen Anflügen und/oder automatischen Landungen, unterteilt nach folgenden Merkmalen:

(A) Mängel der Bordausrüstung;

(B) Schwierigkeiten bei den Bodeneinrichtungen;

(C) Fehlanflüge infolge von Anweisungen des Flugverkehrskontrolldienstes; oder

(D) andere Gründe.

(3) Der Luftfahrtunternehmer hat ein Verfahren zur Überwachung der Leistungsfähigkeit des automatischen Landesystems jedes seiner Flugzeuge zu erstellen.

(f) Übergangszeiträume

(1) *Luftfahrtunternehmer ohne Erfahrungen mit Betriebsstufe II oder III*

(i) Luftfahrtunternehmer ohne Betriebserfahrung mit Betriebsstufe II oder III können eine Genehmigung für den Flugbetrieb nach Betriebsstufe II oder IIIA erhalten, wenn sie eine Mindestenerfahrung von 6 Monaten im Flugbetrieb nach Betriebsstufe I mit dem betreffenden Flugzeugmuster erworben haben.

(ii) Nach Ablauf von 6 Monaten im Flugbetrieb nach Betriebsstufe II

oder IIIA mit dem betreffenden Flugzeugmuster kann der Luftfahrtunternehmer eine Genehmigung für den Flugbetrieb nach Betriebsstufe IIIB erhalten. Bei Erteilung einer solchen Genehmigung kann die Luftfahrtbehörde für eine weitere Zeitspanne höhere Minima auferlegen. Die Erhöhung der Minima bezieht sich normalerweise nur auf die Pistensichtweite und/oder eine Einschränkung des Flugbetriebes ohne Entscheidungshöhe. Sie muss so gewählt werden, dass dadurch keine Änderung der Betriebsverfahren erforderlich wird.

(2) *Luftfahrtunternehmer mit Erfahrungen bezüglich Betriebsstufe II oder III*

Luftfahrtunternehmer, die bereits Erfahrungen bezüglich der Betriebsstufe II oder III besitzen, können auf Antrag eine Genehmigung für einen verkürzten Übergangszeitraum erhalten.

(g) *Instandhaltung der Ausrüstung für Betriebsstufe II, III und für Starts bei geringer Sicht (LVTO - Low Visibility Take-off)*

Der Luftfahrtunternehmer hat in Zusammenarbeit mit dem Hersteller Instandhaltungsanweisungen für die bordseitigen Flugführungssysteme zu erstellen und diese in sein nach JAR-OPS 1.910 vorgeschriebenes und von der Luftfahrtbehörde zu genehmigendes Instandhaltungsprogramm aufzunehmen.

(h) *Geeignete Flugplätze und Pisten*

(1) Jede Flugzeugtype/Bordausrüstung/Pisten-Kombination muss durch mindestens einen erfolgreichen Anflug mit Landung unter Betriebsstufe II oder besseren Bedingungen bestätigt werden, bevor Betriebsstufe III Betrieb eingeführt wird.

(2) Für Pisten mit ungewöhnlicher Schwellenumgebung oder vorhersehbaren oder Bekannten Schwierigkeiten muss für jede Flugzeugtype/Bordausrüstung/Pisten-Kombination durch mindestens einen erfolgreichen Anflug mit Landung unter Betriebsstufe I oder besseren Bedingungen bestätigt werden, bevor Betriebsstufe II oder III Betrieb eingeführt wird.

(3) Wenn ein Luftfahrtunternehmer verschiedene Baureihen eines Flugzeugbaumusters mit identischen Flugsteuerungs- und Anzeigesystemen oder verschiedene

Flugzeugsteuerungs- und Anzeigesystemen auf der selben Flugzeugtype betreibt, so muss der Luftfahrtunternehmer nachweisen, dass alle Varianten zufrieden stellende Leistungsfähigkeit erbringen, dabei muss aber nicht für jede Varianten/Pistenkombination das volle Nachweisprogramm erbracht werden.

(4) Mehrere Luftfahrtunternehmer mit der selben Flugzeugtype/ Bordausrüstung/ Pisten-Kombination und Verfahren können von den anderen Erfahrungswerte und Berichte, die diesen Absatz erfüllen, benützen.

**Anhang 1 zu JAR-OPS 1.450
Flugbetrieb bei geringer Sicht - Schulung und Qualifikationen**

(a) *Allgemeines*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Schulung der Flugbesatzung für Flugbetrieb bei geringer Sicht nach Lehrplänen für die Theorie-, die Simulator- und/oder die Flugschulung erfolgt. Der Luftfahrtunternehmer darf mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde den Lehrgangsinhalt nach den Bestimmungen der Ziffern (2) und (3) kürzen.

(1) Flugbesatzungsmitglieder, die keine Erfahrungen mit der Betriebsstufe II oder III haben, müssen an der gesamten in den Absätzen (b), (c) und (d) beschriebenen Schulung teilnehmen.

(2) Flugbesatzungsmitglieder, die bei einem anderen JAA-Luftfahrtunternehmer Erfahrungen mit der Betriebsstufe II oder III erworben haben, dürfen an einem verkürzten Theorielehrgang teilnehmen.

(3) Flugbesatzungsmitglieder, die bei dem Luftfahrtunternehmer Erfahrungen mit der Betriebsstufe II oder III erworben haben, dürfen an einem verkürzten Lehrgang für die Theorie-, Simulator- und/oder Flugschulung teilnehmen. Der verkürzte Lehrgang muss mindestens die Forderungen der Absätze (d)(1), (d)(2)(i) oder (d)(2)(ii) soweit zutreffend und (d)(3)(i) erfüllen.

(b) *Theorieschulung*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass der erstmalige Lehrgang zur theoretischen Schulung für den Flugbetrieb bei geringer Sicht mindestens umfasst:

(1) die Eigenschaften und Betriebsgrenzen des ILS und/oder MLS;

(2) die Eigenschaften der optischen Hilfen;

(3) die Nebelarten und deren Eigenschaften;

(4) die betriebliche Eignung und die Betriebsgrenzen des betreffenden Bordsystems;

(5) die Auswirkungen von Niederschlag, Eisbildung, Windscherung und Turbulenz in geringen Höhen;

(6) die Auswirkungen bestimmter Fehlfunktionen des Flugzeuges;

(7) Anwendung und Beschränkungen der Systeme zur Bestimmung der Pistensichtweite;

(8) grundlegende Forderungen bezüglich der Hindernisfreiheit;

(9) Erkennen von Ausfällen der Bodenausrüstung und die von der Flugbesatzung zu ergreifende Maßnahmen;

(10) die bei Bodenverkehr zu befolgenden Verfahren und Vorsichtsmaßnahmen, wenn die Pistensichtweite weniger als 400 m beträgt, sowie alle zusätzlich erforderlichen Verfahren für Starts bei Pistensichtweiten von weniger als 150 m oder weniger als 200 m für Flugzeuge der Kategorie D;

(11) die Aussagekraft der mit Funkhöhenmessern bestimmten Entscheidungshöhen sowie die Auswirkung des Bodenprofils im Anflugbereich auf die Funkhöhenmesseranzeigen und auf die automatischen Anflugsysteme und Landesysteme;

(12) sofern zutreffend, die Bedeutung und Aussagekraft der Alarmhöhe und die bei einem ober- und unterhalb der Alarmhöhe auftretenden Ausfall zu ergreifenden Maßnahmen;

(13) die von Piloten zu erbringenden Voraussetzungen für den Erwerb und die Aufrechterhaltung der Berechtigung, Starts bei geringer Sicht und Flugbetrieb nach Betriebsstufe II oder III durchzuführen; und

(14) die Bedeutung der richtigen Sitzposition und Augenhöhe.

(c) *Simulator- und/oder Flugschulung*

(1) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Simulator- und/oder Flugschulung für Flugbetrieb bei geringer Sicht beinhaltet:

(i) die Überprüfung der Ausrüstung auf einwandfreie Funktion am Boden und im Flug;

(ii) die Auswirkung von Betriebszustandsänderungen der Bodenanlagen auf die Start- und Landeminima;

(iii) die Überwachung der automatischen Flugsteuerungssysteme und der Betriebszustandsanzeige des automatischen Landesystems mit besonderer Berücksichtigung der bei Ausfall dieser Systeme zu ergreifenden Maßnahmen;

(iv) die bei Ausfällen z.B. von Triebwerken, elektrischen Systemen, Hydrauliksystemen oder Flugsteuerungssystemen zu ergreifenden Maßnahmen;

(v) die Auswirkung bekannter Ausrüstungsausfälle und der Gebrauch der Mindestausrüstungslisten;

(vi) die musterzulassungsbedingten Betriebsgrenzen;

(vii) die Unterweisung hinsichtlich der erforderlichen Sichtmerkmale bei Erreichen der Entscheidungshöhe in Verbindung mit Informationen über die höchstzulässige Abweichung vom Gleitweg oder Landekurs; und

(viii) sofern zutreffend, die bei einem ober- und unterhalb der Alarmhöhe auftretenden Ausfall zu ergreifenden Maßnahmen.

(2) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass jedes Flugbesatzungsmitglied für die Durchführung seiner Aufgaben geschult und über die erforderliche Zusammenarbeit mit den anderen Besatzungsmitgliedern unterwiesen ist. Zu diesem Zweck sind möglichst entsprechend ausgerüstete Flugsimulatoren zu verwenden.

(3) Die Schulung muss in Abschnitte aufgeteilt werden, die den Normalbetrieb ohne Ausfälle am Flugzeug oder seiner Ausrüstung umfassen, die aber auch alle anzutreffenden Wetterbedingungen einschließen, sowie ins Einzelne gehende Szenarien der Ausfälle am Flugzeug und seiner Ausrüstung, die den Betrieb nach Betriebsstufe II oder III beeinträchtigen könnten. Wenn das automatische Flugsteuerungssystem den Gebrauch hyb-

rider oder anderer spezieller Systeme einschließt, wie z.B. eine in Augenhöhe projizierte Flugführungsanzeige (head-up display) oder andere, weiterentwickelte Sichtdarstellungssysteme, müssen die Flugbesatzungsmitglieder den Gebrauch dieser Systeme im normalen und außergewöhnlichen Betriebszustand während der Simulatorschulung üben.

(4) die Verfahren bei Ausfall eines Piloten während eines Starts bei schlechter Sicht und während des Betriebs nach Betriebsstufe II und III sind zu üben.

(5) Bei Flugzeugen, für die kein mutterspezifischer Simulator zur Verfügung steht, hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass der Abschnitt der Flugschulung, der der Übung der Sichtszenarien des Flugbetriebes nach Betriebsstufe II dient, in einem dafür von der Luftfahrtbehörde zugelassenen Simulator durchgeführt wird. Die Schulung muss in diesem Fall mindestens 4 Anflüge umfassen. Musterbezogene Schulung und Verfahren sind im Flugzeug durchzuführen und zu üben.

(6) Die Schulung für Betriebsstufe II und III muss mindestens umfassen:

(i) Anflüge unter Verwendung der entsprechenden im Flugzeug eingebauten Flugführungssysteme, Autopiloten und Steuerungssysteme bis zur jeweiligen Entscheidungshöhe, den Übergang zum Sichtflug und die Landung;

(ii) Anflüge ohne äußere Sichtmerkmale mit allen Triebwerken unter Verwendung der entsprechenden im Flugzeug eingebauten Flugführungssysteme, Autopiloten und Steuerungssysteme bis zur jeweiligen Entscheidungshöhe mit anschließendem Durchstarten;

(iii) gegebenenfalls Anflüge, das Abfangen, Landen und Ausrollen unter Verwendung automatischer Flugsteuerungssysteme; und

(iv) Normalbetrieb des jeweiligen Systems mit und ohne Erfassen der Sichtmerkmale bei Erreichen der Entscheidungshöhe.

(7) Anschließende Schulungsabschnitte müssen mindestens umfassen:

(i) Anflüge mit Triebwerkausfall in verschiedenen Anflugabschnitten;

(ii) Anflüge mit Ausfall kritischer Systeme wie z.B. elektrischer Systeme, automatischer Flugsteuerungssysteme, boden- und/oder bordseitiger ILS/MLS-Systeme sowie Überwachungsgeräte für den Betriebszustand;

(iii) Anflüge, bei denen Ausfälle am automatischen Flugsteuerungssystem in niedriger Höhe folgende Maßnahmen erfordern:

entweder

(A) Rückkehr zur manuellen Flugsteuerung, um das Abfangen, Landen und Ausrollen oder einen Fehlanflug durchzuführen;

oder

(B) Rückkehr zur manuellen Flugsteuerung oder einer rückgestuften automatischen Betriebsart, um Fehlanflüge ab oder unterhalb der Entscheidungshöhe durchzuführen einschließlich der Fehlanflüge, die zu einem Aufsetzen auf der Piste führen können;

(iv) Systemausfälle unter für den Flugbetrieb genehmigten Mindestsichtbedingungen, die sowohl ober- als auch unterhalb der Entscheidungshöhe zu übermäßigen Landekurs- und/oder Gleitwegabweichungen führen. Zusätzlich ist die Fortsetzung des Anflugs bis zur manuellen Landung zu üben, wenn die Rückstufung des automatischen Systems aus einer in Augenhöhe projizierten Anzeige (head-up display) besteht oder eine solche Anzeige die einzige Hilfe für das Abfangen bildet;

(v) für das betreffende Flugzeugmuster oder die betreffende Baureihe spezifische Ausfälle und Verfahren.

(8) Das Schulungsprogramm muss Übungen für den Umgang mit Fehlern umfassen, die eine Rückstufung zu höheren Minima erfordern.

(9) Das Schulungsprogramm muss die Handhabung des Flugzeugs für den Fall umfassen, dass während eines Anfluges nach Betriebsstufe III mit der Ausfallsicherheit "Fail Passive" der Fehler zu einem Abschalten des Autopiloten bei oder unterhalb

der Entscheidungshöhe führt und die letzte gemeldete Pistensichtweite 300m oder weniger beträgt.

(10) Bei der Durchführung von Starts mit Pistensichtweiten von weniger als 400 m muss die Schulung System- und Triebwerkausfälle einschließen, die zur Fortsetzung oder zum Abbruch des Starts führen.

(d) Umschulungsbestimmungen für die Durchführung von Starts bei geringer Sicht und Flugbetrieb nach Betriebsstufe II und III

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass jedes Flugbesatzungsmitglied bei der Umschulung auf ein neues Muster oder eine neue Baureihe eines Flugzeugs, mit dem Starts bei geringer Sicht und Flugbetrieb nach Betriebsstufe II und III durchgeführt werden, die folgende Schulung für Verfahren bei geringer Sicht durchführt. Die für die Durchführung eines verkürzten Lehrgangs geltenden Bestimmungen hinsichtlich der Erfahrung von Flugbesatzungsmitgliedern sind in den Absätzen (a)(2) und (a)(3) beschrieben:

(1) Theorieschulung

Es gelten die in Absatz (b) vorgeschriebenen jeweiligen Bestimmungen unter Berücksichtigung der Schulung und der Erfahrungen des Flugbesatzungsmitglieds im Flugbetrieb nach Betriebsstufe II und III.

(2) Simulator- und/oder Flugschulung

(i) mindestens 8 Anflüge und/oder Landungen in einem für diesen Zweck zugelassenen Simulator;

(ii) steht keinusterspezifischer Simulator zur Verfügung, sind mindestens 3 Anflüge mit wenigstens einem Durchstartmanöver mit dem Flugzeug durchzuführen;

(iii) eine geeignete zusätzliche Schulung, wenn eine Spezialausrüstung, wie z.B. eine in Augenhöhe projizierte Anzeige (head-up display) oder andere Sichtdarstellungssysteme, verwendet wird.

(3) Qualifikation der Flugbesatzung

Die Anforderungen an die Qualifikation der Flugbesatzung sind unternehmensspezifisch und abhängig vom eingesetzten Flugzeugmuster:

(i) Der Luftfahrtunternehmer hat jedes Flugbesatzungsmitglied vor

erstmaligem Einsatz im Flugbetrieb nach Betriebsstufe II oder III einer Überprüfung zu unterziehen;

(ii) Die in (i) vorgeschriebene Überprüfung kann durch den erfolgreichen Abschluss einer nach Absatz (d)(2) vorgeschriebenen Simulator- und/oder Flugschulung ersetzt werden.

(4) Streckeneinsatz unter Aufsicht

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass jedes Flugbesatzungsmitglied dem folgenden Streckeneinsatz unter Aufsicht unterzogen wird:

(i) Für Betriebsstufe II mindestens 3 manuelle Landungen nach Abschalten des Autopiloten;

(ii) Für Betriebsstufe III mindestens 3 automatische Landungen. Es ist nur 1 automatische Landung erforderlich, wenn die nach Absatz (d)(2) geforderte Schulung auf einem Simulator, der für "Zero Flight Time Training" zugelassen ist, durchgeführt wird.

(e) Mustererfahrung und Erfahrung als Kommandant

Für Kommandanten oder Piloten, die vom Kommandanten mit der Durchführung des Fluges betraut werden sollen, die erstmals als solche auf dem Flugzeugmuster eingesetzt werden, gelten folgende zusätzliche Anforderungen, bevor Flugbetrieb nach Betriebsstufe II/III begonnen wird:

(1) 50 Stunden oder 20 Flüge auf dem Muster, einschließlich des Streckeneinsatzes unter Aufsicht; und

(2) bis zum Erreichen von 100 Stunden oder 40 Flügen einschließlich des Streckeneinsatzes unter Aufsicht auf dem Muster müssen 100 m zu den geltenden Werten für die Pistensichtweite für Betriebsstufe II oder III hinzugefügt werden, wenn keine Qualifikation für den Flugbetrieb nach Betriebsstufe II oder III bereits bei einem JAA-Luftfahrtunternehmer erworben wurde;

(3) bei Flugbesatzungsmitgliedern, die bereits Erfahrungen als Kommandant im Flugbetrieb nach Betriebsstufe II oder III besitzen, kann die Luftfahrtbehörde eine Verringerung der in Ziffer 2 genannten Erfahrungswerte genehmigen.

(f) *Starts bei geringer Sicht mit einer Pistensichtweite von weniger als 150 m oder 200 m*

(1) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die folgende Schulung vor dem Einsatz bei Starts mit Pistensichtweiten von weniger als 150 m oder von weniger als 200 m bei Flugzeugen der Kategorie D durchgeführt wird:

(i) normaler Start unter den festgelegten Mindestwerten für die Pistensichtweite;

(ii) Start unter den festgelegten Mindestwerten für die Pistensichtweite mit einem Triebwerkausfall zwischen V_1 und V_2 oder sobald Sicherheitserwägungen dies zulassen; und

(iii) Start unter den festgelegten Mindestwerten für die Pistensichtweite mit einem Triebwerkausfall vor V_1 , der zu einem Startabbruch führt.

(2) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die nach Ziffer (1) geforderte Schulung in einem zugelassenen Simulator durchgeführt wird. Diese Schulung muss die Anwendung der speziellen Verfahren und Ausrüstungen umfassen. Steht kein zugelassener Simulator zur Verfügung, kann die Luftfahrtbehörde die Durchführung dieser Schulung in einem Flugzeug ohne Anwendung der festgelegten Mindestwerte für die Pistensichtweite genehmigen (siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.965).

(3) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass ein Flugbesatzungsmitglied vor der Durchführung von Starts bei geringer Sicht mit Pistensichtweiten von weniger als 150 m, oder weniger als 200 m für Flugzeuge der Kategorie D, einer Überprüfung unterzogen wird. Die Überprüfung kann durch die erfolgreiche Durchführung einer nach Absatz (f)(1) vorgeschriebenen Simulator- und/oder Flugschulung für eine "Erstumschulung auf ein Flugzeugmuster" ersetzt werden.

(g) *Wiederkehrende Schulung und Überprüfung - Flugbetrieb bei geringer Sicht*

(1) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass im Rahmen der innerbetrieblichen, wiederkehrenden Schulung und der Befähigungsüberprüfungen die Kenntnisse und Fähigkeiten des Piloten für die Wahrnehmung seiner mit der jeweiligen Betriebskategorie, für die er ermächtigt ist,

einschließlich Starts bei geringer Sicht (LVTO), verknüpften Aufgaben überprüft werden. Es sind mindestens 3 Anflüge innerhalb der Gültigkeitsdauer der nach JAR-OPS 1.965(b) vorgeschriebenen Befähigungsüberprüfung erforderlich, von denen einer durch einen Anflug und Landung im Flugzeug unter Verwendung genehmigter Verfahren nach Betriebsstufe II oder III ersetzt werden kann. Ein Durchstartmanöver ist bei der Befähigungsüberprüfung durchzuführen. Besitzt der Luftfahrtunternehmer die Genehmigung, Starts bei Pistensichtweiten von weniger als 150/200 m durchzuführen, so hat mindestens ein Start bei geringer Sicht mit den niedrigsten anwendbaren Minima während der Befähigungsüberprüfung zu erfolgen.

(siehe IEM OPS 1.450(b)(i))

(2) Für die Schulung des Flugbetriebs nach Betriebsstufe III hat der Luftfahrtunternehmer einen für CAT III-Schulung zugelassenen Flugsimulator zu verwenden.

(3) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass bei Flugbetrieb nach Betriebsstufe III mit Flugzeugen, die über ein Flugsteuerungssystem mit der Ausfallsicherheit "fail passive" verfügen, mindestens einmal im Zeitraum von 3 aufeinander folgenden Befähigungsüberprüfungen ein Durchstartmanöver mit ausgefallenem Autopiloten bei oder unterhalb der Entscheidungshöhe durchgeführt wird, wobei die letzte gemeldete Pistensichtweite 300 m oder weniger beträgt.

(4) Die Luftfahrtbehörde kann die Durchführung der wiederkehrenden Schulung und Überprüfung für Flugbetrieb nach Betriebsstufe II und für Starts bei geringer Sicht im Flugzeug genehmigen, wenn für das Flugzeugmuster kein zugelassener Simulator zur Verfügung steht.

Anmerkung: Die auf automatischen Anflügen und/oder automatischen Landungen beruhende Befähigung zur Durchführung von Starts bei geringer Sicht und von Flugbetrieb nach Betriebsstufe II/III wird, wie in diesem Paragraphen vorgeschrieben, durch wiederkehrende Schulung und Überprüfung aufrechterhalten.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.455 Flugbetrieb bei geringer Sicht - Betriebsverfahren

(a) *Allgemeines*

Der Flugbetrieb bei geringer Sicht umfasst:

(1) manuelles Starten mit oder ohne einem elektronischen Führungssystem;

(2) automatisches Anfliegen bis unterhalb der Entscheidungshöhe mit manuellem Abfangen, Landen und Ausrollen;

(3) automatisches Anfliegen mit anschließendem automatischen Abfangen, automatischen Landen und manuellen Ausrollen; und

(4) automatisches Anfliegen mit anschließendem automatischen Abfangen, automatischen Landen und automatischen Ausrollen,

mit einer Pistensichtweite von weniger als 400 m.

Anmerkung 1: Für jedes dieser Betriebsverfahren kann ein hybrides System verwendet werden.

Anmerkung 2: Es können andere Arten von Führungssystemen oder Anzeigen zugelassen und genehmigt werden.

(b) *Verfahren und Betriebsanweisungen*

(1) Die Art und der Umfang der Verfahren und Anweisungen hängt von der verwendeten Bordausrüstung und den im Cockpit anzuwendenden Verfahren ab. Der Luftfahrtunternehmer hat die Aufgaben der Flugbesatzungsmitglieder während des Starts, Anfluges, Abfangens, Ausrollens und des Durchstartmanövers im Betriebshandbuch festzulegen. Auf die Verantwortung der Flugbesatzung beim Übergang von einem Flug ohne Sicht auf einen Flug mit Sicht sowie auf die bei Sichtverschlechterung oder bei Ausfall von Ausrüstungsteilen anzuwendenden Verfahren ist besonders hinzuweisen. Insbesondere ist der Aufgabenverteilung der Flugbesatzung so Rechnung zu tragen, dass der Pilot, der über das Landen oder Durchstarten entscheidet, nicht durch seine Arbeitsbelastung in der Überwachung und Entscheidungsfindung behindert wird.

(2) Der Luftfahrtunternehmer hat im Betriebshandbuch ausführliche Betriebsverfahren und -anweisungen anzugeben. Die Anweisungen müssen den im Flughandbuch enthaltenen Betriebsgrenzen und vorgeschriebenen Verfahren entsprechen und insbesondere folgende Punkte umfassen:

(i) Überprüfung der Flugzeugausrüstung auf ordnungsgemäße Funktion vor dem Start und während des Fluges;

(ii) Auswirkung von Betriebsstandsänderungen der Bodenanlagen und Bordausrüstung auf die Start- und Landeminima;

(iii) Verfahren für den Start, Anflug, das Abfangen, die Landung, das Ausrollen sowie für das Durchstartmanöver;

(iv) Bei Ausfällen, Warnungen und anderen nicht normalen Situationen zu befolgende Verfahren;

(v) die erforderlichen Mindestsichtmerkmale;

(vi) die Wichtigkeit der richtigen Sitzposition und Augenhöhe;

(vii) notwendige Maßnahmen bei Sichtverschlechterung;

(viii) Aufgabenzuweisung an die Besatzung für die Durchführung der unter den Ziffern (i) bis (iv) genannten Verfahren, damit der Kommandant sich im wesentlichen mit der Überwachung und Entscheidungsfindung befassen kann;

(ix) die Forderung, dass sich die Höhenansagen unterhalb einer Flughöhe von 200 ft auf den Funkhöhenmesser zu beziehen haben und dass ein Pilot bis zum Abschluss der Landung fortlaufend die Flugzeuginstrumente zu überwachen hat;

(x) die Forderung hinsichtlich der Absicherung der erweiterten Schutzzone für den Landekursender;

(xi) die Umsetzung von Meldungen über Windgeschwindigkeit, Windscherung, Turbulenz, Pistenkontaminierung und die Verwendung mehrfacher RVR-Bestimmungen;

(xii) die Anzuwendenden Verfahren für Übungsanflüge und -landungen auf Pisten, bei denen nicht alle Maßnahmen für die Betriebsstufe II oder III des Flugplatzes in Kraft sind;

(xiii) die sich aus der Musterzulassung ergebenden Betriebsgrenzen; und

(xiv) Informationen über die höchstzulässige Abweichung vom ILS-Gleitweg und/oder Landekurs.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.465**Mindestsichten für den Flugbetrieb nach Sichtflugregeln**

Lufttraumklasse	A B C D E Anmerkung 1	F G	
		oberhalb 900 m (3000 ft) NN oder oberhalb 300 m (1000 ft) über Grund, je nachdem welcher Wert höher ist	In und unterhalb von 900 m (3000 ft) NN oder 300 m (1000 ft) über Grund, je nachdem welcher Wert höher ist
Abstand von den Wolken	1500 m in waagerechter Richtung 300 m (1000 ft) in senkrechter Richtung	frei von Wolken und Erdsicht	
Flugsicht	8 km in und oberhalb 3050m (10 000 ft) NN (Anmerkung 2) 5 km unterhalb von 3050 m (10 000 ft) NN	5 km (Anmerkung 3)	

Anmerkung 1: Sichtfluguntergrenzen für den Lufttraum Klasse A sind für die Führung beinhaltet, sie bedeuten aber nicht die Entgegennahme von Flügen unter Sichtflugregeln.

Anmerkung 2: Wenn die Übergangshöhe niedriger als 3050 m (10 000 ft) NN ist, sollte Flugfläche 100 anstelle von 10 000 ft genommen werden.

Anmerkung 3: Flugzeuge der Kategorie A und B dürfen bei Flugsichten bis herab zu 3000 m betrieben werden, vorausgesetzt, die für Flugverkehrsdienste zuständige Behörde hat die Anwendung einer Flugsicht von weniger als 5 km genehmigt, und nach den näheren Umständen ist die Wahrscheinlichkeit, anderem Verkehr zu begegnen, gering und die IAS beträgt 140 kt oder weniger.

ABSCHNITT F - FLUGLEISTUNGEN - ALLGEMEIN

JAR-OPS 1.470 Anwendungsbereiche

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass mehrmotorige Propellerturbinenflugzeuge, deren höchste genehmigte Fluggastplatzanzahl mehr als 9 oder deren höchstzulässige Startmasse mehr als 5700 kg beträgt und alle mehrmotorigen Strahltriebwerke in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abschnitts G (Flugleistungsklasse A) betrieben werden.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass Flugzeuge mit Propellerantrieb, deren höchste genehmigte Fluggastplatzanzahl 9 oder weniger und deren höchstzulässige Startmasse 5700 kg oder weniger beträgt, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abschnitts H (Flugleistungsklasse B) betrieben werden.

(c) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass Flugzeuge mit Kolbenantrieben, deren höchste genehmigte Fluggastplatzanzahl mehr als 9 oder deren höchstzulässige Startmasse mehr als 5700 kg beträgt, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abschnitts I (Flugleistungsklasse C) betrieben werden.

(d) Kann die vollständige Erfüllung der Bestimmungen des zutreffenden Abschnitts aufgrund besonderer Gestaltungsmerkmale (z.B. Überschallflugzeuge oder Wasserflugzeuge) nicht nachgewiesen werden, hat der Luftfahrtunternehmer anerkannte Leistungsanforderungen anzuwenden, die ein gleiches Maß an Sicherheit wie bei Erfüllung der Bestimmungen des entsprechenden Abschnitts gewährleisten.

(e) Mehrmotorige Propellerturbinenflugzeuge, deren höchste genehmigte Fluggastplatzanzahl mehr als 9 und deren höchstzulässige Startmasse 5700 kg oder weniger beträgt, können mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde mit Betriebsbeschränkungen betrieben werden, die von denen der Flugleistungsklasse A abweichen. Diese abweichenden Betriebsbeschränkungen dürfen nicht weniger einschränkend als die des Abschnitts H sein.

(f) Die Bestimmungen des Absatzes (e) treten am 1. April 2000 außer Kraft.

JAR-OPS 1.475 Allgemeines

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Flugzeugmasse:

(1) zu Beginn des Startvorganges; oder

(2) im Fall einer Umplanung während des Fluges an dem Punkt, ab dem der geänderte Flugdurchführungsplan gilt,

nicht größer ist als die Masse, mit der die Bestimmungen des zutreffenden Abschnitts für den durchzuführenden Flug erfüllt werden können. Dabei ist der zu erwartende Betriebsstoffverbrauch und der in Übereinstimmung mit den geltenden Bestimmungen abgelassene Kraftstoff zu berücksichtigen.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass bei der Prüfung, ob die Bestimmungen des zutreffenden Abschnitts erfüllt sind, die im Flughandbuch enthaltenen anerkannten Leistungsdaten verwendet werden. Entsprechend den Bestimmungen des jeweiligen Abschnitts sind diese Daten erforderlichenfalls durch andere Daten, die den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügen, zu ergänzen. Bereits in den Leistungsdaten des Flughandbuchs berücksichtigte betriebliche Faktoren können bei der Anwendung der im zutreffenden Abschnitt vorgeschriebenen Faktoren einbezogen werden, um ihre doppelte Anwendung zu vermeiden. (Siehe AMC OPS 1.475(b) & IEM OPS 1.475 (b))

(c) Beim Nachweis der Erfüllung der Bestimmungen des zutreffenden Abschnitts sind die Flugzeugkonfiguration, die Umgebungsbedingungen und der Betrieb von Flugzeugsystemen, die die Leistungen beeinträchtigen, zu berücksichtigen.

(d) Für Leistungszwecke kann eine feuchte Piste, sofern es sich nicht um eine Grasbahn handelt, als trocken eingestuft werden.

(e) Ein Luftfahrtunternehmer hat die Tabellenauflage in Betracht zu ziehen, wenn er die Übereinstimmung mit den Startanforderungen des zutreffenden Unterkapitels beurteilt.

JAR-OPS 1.480 Begriffsbestimmungen

(a) Begriffe, die in den Abschnitten F, G, H, I und J verwendet werden und in JAR-1 nicht definiert sind, haben die folgende Bedeutung:

(1) *Verfügbare Startabbruchstrecke:* Die Länge der verfügbaren Startrollstrecke zuzüglich der Länge der Stoppbahn, soweit eine solche Stoppbahn von der zuständi-

gen Behörde als verfügbar erklärt worden ist und die Masse des Flugzeugs bei den gegebenen Betriebsbedingungen zu tragen vermag.

(2) *Kontaminierte Piste*: Eine Piste gilt als kontaminiert, wenn mehr als 25% ihrer Oberfläche (ob in zerstreuten oder zusammenhängenden Bereichen) innerhalb der geforderten Länge und Breite, die benutzt wird, bedeckt ist mit:

(i) stehendem Wasser mit mehr als 3 mm (0,125 in) Tiefe oder mit Matsch oder losem Schnee, mit einer Tiefe, die einer Wassertiefe von mehr als 3 mm (0,125 in) entspricht;

(ii) gepreßtem Schnee, der nicht weiter zusammengedrückt werden kann und beim Aufnehmen zusammenhängend bleibt oder in Klumpen zerbricht; oder

(iii) Eis, einschließlich nassem Eis.

(3) *Feuchte Piste*: Eine Piste gilt als feucht, wenn ihre Oberfläche nicht trocken ist, aber die vorhandene Feuchtigkeit der Piste noch kein glänzendes Aussehen verleiht.

(4) *Trockene Piste*: Eine trockene Piste ist eine Piste, die weder naß noch kontaminiert ist. Eingeschlossen sind solche befestigten Pisten, die mit Querrillen oder einem porösen Belag versehen sind und so instandgehalten werden, dass selbst bei vorhandener Feuchtigkeit eine Bremswirkung wie bei einer tatsächlich trockenen Piste erhalten bleibt.

(5) *Verfügbare Landestrecke*: Die Länge der Piste, die von der zuständigen Behörde für das Ausrollen eines landenden Flugzeugs als verfügbar und geeignet erklärt worden ist.

(6) *Höchste genehmigte Fluggastanzahl*: Die vom Luftfahrtunternehmer (abzüglich der Pilotensitze oder Sitze im Führerraum und, falls zutreffend, der Sitze für die Kabinenbesatzung) verwendete höchste Anzahl Sitze eines einzelnen Flugzeugs, die von der Luftfahrtbehörde für seinen Betrieb genehmigt und im Betriebshandbuch festgelegt ist.

(7) *Verfügbare Startstrecke*: Die Länge der verfügbaren Startrollstrecke zu-

züglich der Länge der verfügbaren Freifläche.

(8) *Startmasse*: Die Masse des Flugzeugs bei Beginn des Startlaufes unter Einbeziehung aller an Bord befindlichen Sachen und Personen.

(9) *Verfügbare Startrollstrecke*: Die Länge der Piste, die von der zuständigen Behörde für den Startlauf eines startenden Flugzeugs als verfügbar und geeignet erklärt worden ist.

(10) *Nasse Piste*: Eine Piste gilt als naß, wenn ihre Oberfläche zu einem geringeren Teil als unter Absatz (a)(2) angegeben mit Wasser, Schnee oder Matsch bedeckt ist oder wenn soviel Feuchtigkeit vorhanden ist, dass die Piste zwar eine reflektierende Oberfläche, jedoch keine nennenswerten Bereiche mit stehendem Wasser aufweist.

(b) Für die Begriffe "Startabbruchstrecke", "Startstrecke", "Startrollstrecke", "Nettostartflughahn", "Nettoflughahn mit einem ausgefallenen Triebwerk" und "Nettoflughahn mit zwei ausgefallenen Triebwerken im Reiseflug", soweit sie sich auf das Flugzeug beziehen, gelten die Begriffsbestimmungen in den Lufttüchtigkeitsforderungen, nach denen das Flugzeug zugelassen wurde oder, wenn nach Auffassung der Luftfahrtbehörde diese für den Nachweis der Erfüllung der flugleistungsbezogenen Betriebsgrenzen als ungeeignet anzusehen sind, die von der Luftfahrtbehörde festgelegten Begriffsbestimmungen.

ABSCHNITT G - FLUGLEISTUNGSKLASSE A

JAR-OPS 1.485 Allgemeines

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass für die Prüfung, ob die Bestimmungen dieses Abschnitts erfüllt sind, die im Flughandbuch festgelegten anerkannten Flugleistungsdaten durch zusätzliche Daten, die den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügen, ergänzt werden, wenn die Angaben im Flughandbuch unzureichend sind, u.a. hinsichtlich:

- (1) der Berücksichtigung zu erwartender ungünstiger Betriebsbedingungen, wie etwa Start und Landung auf kontaminierten Pisten; und
- (2) der Berücksichtigung eines Treibwerkausfalls in allen Flugabschnitten.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass im Falle einer kontaminierten Piste Flugleistungsdaten verwendet werden, die nach den Bestimmungen von JAR 25X1591 oder einer anderen gleichwertigen Vorschrift, die den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügt, ermittelt worden sind (siehe IEM OPS 1.485(b)).

JAR-OPS 1.490 Start

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Startmasse unter Berücksichtigung der Druckhöhe und der Umgebungstemperatur am Flugplatz, auf dem der Start durchgeführt wird, die im Flughandbuch festgelegte höchstzulässige Startmasse nicht überschreitet.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat bei der Ermittlung der höchstzulässigen Startmasse die folgenden Forderungen zu erfüllen:

- (1) die Startabbruchstrecke darf die verfügbare Startabbruchstrecke nicht überschreiten;
- (2) die Startstrecke darf die verfügbare Startstrecke nicht überschreiten, wobei der Anteil der Freifläche nicht mehr als die Hälfte der verfügbaren Startrollstrecke betragen darf;
- (3) die Startrollstrecke darf die verfügbare Startrollstrecke nicht überschreiten;
- (4) zur Erfüllung der Bestimmungen dieses Paragraphen muss die Geschwindigkeit V_1 für den Startabbruch der Geschwindigkeit V_1 für die Fortsetzung des Starts entsprechen; und

(5) die für einen Start auf einer nassen oder kontaminierten Piste ermittelte Startmasse darf nicht höher sein als der Wert, der sich für einen Start auf einer trockenen Piste unter sonst gleichen Randbedingungen ergeben würde.

(c) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (b) ist vom Luftfahrtunternehmer zu berücksichtigen:

- (1) die Druckhöhe am Flugplatz;
- (2) die am Flugplatz herrschende Umgebungstemperatur;
- (3) der Zustand und die Art der Pistenoberfläche (siehe IEM OPS 1.490(c)(3));
- (4) die Neigung der Piste in Startrichtung;
- (5) höchstens das 0,5fache der gemeldeten Gegenwindkomponente und mindestens das 1,5fache der gemeldeten Rückenwindkomponente; und
- (6) den Pistenlängenverlust durch Ausrichten des Flugzeugs vor dem Beginn des Startlaufs (siehe IEM OPS 1.490(c)(6)).

JAR-OPS 1.495 Hindernisfreiheit beim Start

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Nettostartflughahn zu allen Hindernissen einen senkrechten Abstand von mindestens 35 ft oder einen horizontalen Abstand von mindestens 90 m plus $0,125 \times D$ hat. Dabei ist D die horizontale Entfernung, die das Flugzeug vom Ende der verfügbaren Startstrecke oder der Startstrecke zurückgelegt hat, wenn vor dem Ende der verfügbaren Startstrecke ein Kurvenflug vorgesehen ist. Bei Flugzeugen mit einer Spannweite von weniger als 60 m kann die halbe Spannweite plus 60 m plus $0,125 \times D$ als Abstand für die horizontale Hindernisfreiheit verwendet werden (siehe IEM OPS 1.495(a)).

(b) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) ist vom Luftfahrtunternehmer zu berücksichtigen:

- (1) die Startmasse des Flugzeuges zu Beginn des Startlaufs;
- (2) die Druckhöhe am Flugplatz;
- (3) die am Flugplatz herrschende Umgebungstemperatur; und

(4) höchstens das 0,5fache der gemeldeten Gegenwindkomponente und mindestens das 1,5fache der gemeldeten Rückenwindkomponente.

(c) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) ist zu beachten, dass:

(1) Kursänderungen über Grund bis zu dem Punkt nicht vorgenommen werden dürfen, an dem die Nettostartflughahn eine Höhe über Grund entsprechend der halben Spannweite, jedoch nicht weniger als 50 ft über dem Ende der verfügbaren Startrollstrecke erreicht hat. Danach wird bis zum Erreichen einer Höhe von 400 ft über Grund vorausgesetzt, dass die Querneigung des Flugzeuges nicht mehr als 15° beiträgt. Nach Erreichen einer Höhe von 400 ft über Grund können Querneigungen bis zu 25° geplant werden;

(2) bei Querneigungen des Flugzeuges von mehr als 15° der betroffene Abschnitt der Nettostartflughahn einen senkrechten Abstand von mindestens 50 ft zu allen Hindernissen innerhalb der nach den Absätzen (a), (d) und (e) festgelegten seitlichen Abstände hat;

(3) der Luftfahrtunternehmer besondere von der Luftfahrtbehörde genehmigte Verfahren zu benutzen hat, um eine größere Querneigung von bis zu 20° zwischen 200 ft und 400 ft oder eine Querneigung von bis zu 30° über 400 ft anzuwenden (siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.495(c)(3)); und

(4) der Einfluß der Querneigung auf die Fluggeschwindigkeit und auf die Flughahn, einschließlich der Streckenzunahme aufgrund erhöhter Fluggeschwindigkeiten entsprechend berücksichtigt worden ist (siehe AMC OPS 1.495(c)(4)).

(d) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) kann der Luftfahrtunternehmer, sofern die beabsichtigte Flughahn keine Kursänderungen über Grund von mehr als 15° erfordert, Hindernisse unberücksichtigt lassen, deren seitlicher Abstand größer ist als:

(1) 300 m, wenn der Pilot die geforderte Navigationsgenauigkeit innerhalb dieses Bereiches einhalten kann (siehe AMC OPS 1.495(d)(1) & (e)(1)); oder

(2) 600 m für Flüge unter allen anderen Bedingungen.

(e) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) kann der Luftfahrtunternehmer, sofern die beabsichtigte Flughahn Kursände-

runge über Grund von mehr als 15° erfordert, Hindernisse unberücksichtigt lassen, deren seitlicher Abstand größer ist als:

(1) 600 m, wenn der Pilot die geforderte Navigationsgenauigkeit innerhalb dieses Bereiches einhalten kann (siehe AMC OPS 1.495(d)(1) & (e)(1)); oder

(2) 900 m für Flüge unter allen anderen Bedingungen.

(f) Der Luftfahrtunternehmer hat zur Erfüllung der Forderungen von JAR-OPS 1.495 und zur Gewährleistung einer hindernisfreien Flughahn Verfahren festzulegen, die es ermöglichen, den Flug in Übereinstimmung mit den Reiseflugforderungen gemäß JAR-OPS 1.500 fortzusetzen oder auf dem Startflughahn oder Startausweichflughahn zu beenden (siehe IEM OPS 1.495(f)).

JAR-OPS 1.500 Reiseflug - Berücksichtigung des Ausfalls eines Triebwerks

(siehe AMC OPS 1.500)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die mit den Angaben im Flughandbuch ermittelte Nettoflughahn mit einem ausgefallenen Triebwerk im Reiseflug unter den für den Flug zu erwartenden Wetterbedingungen an allen Punkten der Flughahn die Bestimmungen des Absatzes (b) oder (c) erfüllt. Die Nettoflughahn muss in 1500 ft Höhe über dem Flughahn, auf dem nach Ausfall eines Triebwerkes gelandet werden soll, eine positive Neigung aufweisen. Müssen aufgrund der Wetterbedingungen Vereisungsschutzeinrichtungen betrieben werden, ist deren Einfluß auf die Nettoflughahn zu berücksichtigen.

(b) Die Nettoflughahn muss in einer Höhe von mindestens 1000 ft über allen Bodenerhebungen und Hindernissen innerhalb eines Abstandes von 9,3 km (5 NM) beiderseits des beabsichtigten Flughahn eine positive Neigung haben.

(c) Die Nettoflughahn muss die Fortsetzung des Fluges aus der Reiseflughöhe bis zu einem Flughahn ermöglichen, auf dem eine Landung nach den anzuwendenden Bestimmungen von JAR-OPS 1.515 oder JAR-OPS 1.520 ausgeführt werden kann. Sie muss zu allen Bodenerhebungen und Hindernissen innerhalb eines Abstandes von 9,3 km (5 NM) beiderseits des beabsichtigten Flughahn einen senkrechten Mindestabstand von 2000 ft aufweisen. Dabei ist zu beachten, dass:

(1) von einem Triebwerkausfall an dem ungünstigsten Punkt der Flugstrecke ausgegangen wird;

(2) die Windeinflüsse auf die Flugbahn berücksichtigt werden;

(3) nur soviel Kraftstoff nach einem sicheren Verfahren abgelassen wird, dass der Flugplatz mit den vorgeschriebenen Kraftstoffreserven erreicht werden kann; und

(4) für den Flugplatz, auf dem nach dem Ausfall eines Triebwerks gelandet werden soll, die folgenden Kriterien gelten:

(i) die Flugleistungsvorschriften sind mit der zu erwartenden Landemasse des Flugzeuges zu erfüllen; und

(ii) Wettermeldungen oder -voraussagen und Meldungen über die Flugplatzbedingungen zur voraussichtlichen Ankunftszeit müssen eine sichere Landung ermöglichen.

(d) Bei der Erfüllung der Forderungen nach JAR-OPS 1.500 hat der Luftfahrtunternehmer den Mindestwert für den seitlichen Abstand nach Absatz (b) und (c) auf 18,5 km (10 NM) zu erhöhen, wenn die Navigationsgenauigkeit nicht innerhalb eines Vertrauensbereiches von 95% liegt.

JAR-OPS 1.505 Reiseflug - Berücksichtigung des Ausfalls von zwei Triebwerken bei Flugzeugen mit mehr als zwei Triebwerken

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass ein Flugzeug mit mehr als zwei Triebwerken bei einer Reiseflugleistung aller Triebwerke für Langstreckenflüge, bei Standardtemperatur und Windstille an keinem Punkt entlang der beabsichtigten Flugstrecke mehr als 90 Flugminuten von einem Flugplatz entfernt ist, für den mit der zu erwartenden Landemasse des Flugzeuges die Vorschriften dieses Abschnitts erfüllt werden können, es sei denn, der Flug wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Absätze (b) bis (f) durchgeführt.

(b) Die Angaben für die Nettoflugbahn mit zwei ausgefallenen Triebwerken im Reiseflug müssen es ermöglichen, dass das Flugzeug den Flug unter den zu erwartenden Wetterbedingungen von dem Punkt aus, für den der gleichzeitige Ausfall beider Triebwerke angenommen worden ist, bis zu einem Flugplatz

fortsetzen kann, an dem das Flugzeug unter Benutzung des vorgeschriebenen Verfahrens für eine Landung mit zwei ausgefallenen Triebwerken landen und zum Stillstand kommen kann. Die Nettoflugbahn muss zu allen Bodenerhebungen und Hindernissen innerhalb eines seitlichen Abstandes von 9,3 km (5 NM) beiderseits des beabsichtigten Flugweges einen senkrechten Abstand von mindestens 2000 ft aufweisen. Bei Flügen in Höhen und in Wetterbedingungen, bei denen Vereisungsschutzeinrichtungen betrieben werden müssen, ist deren Einfluß auf die Nettoflugbahn zu berücksichtigen. Liegt die Navigationsgenauigkeit nicht innerhalb eines Vertrauensbereiches von 95%, hat der Luftfahrtunternehmer den obengenannten Mindestwert für den seitlichen Abstand auf 18,5 km (10 NM) zu erhöhen.

(c) Es ist davon auszugehen, dass die beiden Triebwerke auf dem ungünstigsten Punkt des Flugstreckenabschnitts ausfallen, in dem das Flugzeug bei einer Reiseflugleistung aller Triebwerke für Langstreckenflüge, bei Standardtemperatur und Windstille mehr als 90 Flugminuten von einem Flugplatz entfernt ist, für den mit der zu erwartenden Landemasse des Flugzeuges die Vorschriften dieses Abschnitts erfüllt werden können.

(d) Die Nettoflugbahn muss in einer Höhe von 1500 ft über dem Flugplatz, auf dem nach Ausfall beider Triebwerke gelandet werden soll, eine positive Neigung aufweisen.

(e) Das Ablassen von Kraftstoff nach einem sicheren Verfahren ist in einem Umfang erlaubt, der das Erreichen des Flugplatzes mit den vorgeschriebenen Kraftstoffreserven nicht beeinträchtigt.

(f) Die zu erwartende Flugzeugmasse am Punkt des doppelten Triebwerkausfalls muss genügend Kraftstoff beinhalten, um den Flug zum Flugplatz fortzusetzen, der für eine Landung vorgesehen ist, dort in einer Höhe von mindestens 1500 ft anzukommen und danach 15 Minuten lang im Horizontalflug weiterzufliegen.

JAR-OPS 1.510 Landung - Bestimmungs- und Ausweichflugplätze

(siehe AMC OPS 1.510 und 1.515)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die gemäß JAR-OPS 1.475(a) ermittelte Landemasse des Flugzeuges nicht die höchstzulässige Landemasse überschreitet, die für die Höhenlage des

Flugplatzes und für die bei der Ankunft am Flugplatz zu erwartende Umgebungstemperatur festgelegt ist.

(b) Für Instrumentenanflüge mit einem Fehlanfluggradienten von mehr als 2,5 % muss der Luftfahrtunternehmer nachweisen, dass die erwartete Landmasse des Flugzeuges einen Fehlanflug mit einem Steiggradienten von gleich oder größer dem anzuwendenden Fehlanfluggradienten mit der Konfiguration und Geschwindigkeit mit einem ausgefallenen Triebwerk ermöglicht. (Siehe JAR 25.121(d)) Andere Methoden müssen von der Behörde genehmigt werden. (Siehe IEM OPS 1.510(b) & (c))

(c) Bei Instrumentenanflügen mit Entscheidungshöhen von weniger als 200 ft hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass die Anflugmasse des Flugzeuges unter Berücksichtigung der Startmasse und des zu erwartenden Kraftstoffverbrauchs einen Fehlanflug mit ausgefallenem kritischen Triebwerk sowie mit der dafür vorgesehenen Flugeschwindigkeit und Flugzeugkonfiguration unter Einhaltung des veröffentlichten Steiggradienten, mindestens jedoch von 2,5% ermöglicht, es sei denn, die Luftfahrtbehörde hat einem anderen Verfahren zugestimmt. (Siehe JAR AWO 243) (Siehe IEM OPS 1.510(b) und (c)).

JAR-OPS 1.515 Landung - Trockene Pisten

(siehe AMC OPS 1.510 und 1.515)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die gemäß JAR-OPS 1.475(a) für die voraussichtliche Landezeit ermittelte Landmasse des Flugzeugs eine Landung an dem Bestimmungsort und an jedem Ausweichflugplatz aus einer Höhe von 50 ft über der Pistenschwelle bis zum Stillstand innerhalb einer Strecke ermöglicht,:

- (1) die bei Strahlflugzeugen nicht mehr als 60%,
- (2) bei Flugzeugen mit Propellerturbinen nicht mehr als 70%

der verfügbaren Landestrecke beträgt.

(3) Für Steilanflugverfahren kann die Luftfahrtbehörde die Verwendung von Landestreckendaten genehmigen, die auf einer Höhe über der Pistenschwelle von weniger als 50 ft, jedoch nicht weniger als 35 ft beruhen. Die Bestimmungen der Ziffern (1) und (2) gelten entsprechend (siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.515(a)(3)).

(4) Für den Nachweis der Erfüllung der Bestimmungen der Ziffern (1) und (2) kann die Luftfahrtbehörde ausnahmsweise die Anwendung von Kurzlandverfahren genehmigen, von deren Notwendigkeit sie überzeugt sein muss (siehe Anhänge 1 und 2 zu JAR-OPS 1.515(a)(4)). Die Luftfahrtbehörde kann die Erfüllung weiterer zusätzlicher Bedingungen verlangen, die sie in diesen Fällen für die Gewährleistung eines ausreichenden Maßes an Sicherheit für erforderlich hält.

(b) Bei der Erfüllung der Forderung des Absatzes (a) ist zu berücksichtigen:

- (1) die Höhenlage des Flugplatzes;
- (2) höchstens das 0,5fache der Gegenwindkomponente und mindestens das 1,5fache der Rückenwindkomponente; und
- (3) die Längsneigung der Piste in Landerichtung von mehr als + 2%.

(c) Bei der Überprüfung nach Absatz (a) ist davon auszugehen, dass:

- (1) das Flugzeug bei Windstille auf der günstigsten Piste landet; und
- (2) das Flugzeug auf der unter Berücksichtigung der zu erwartenden Windgeschwindigkeit und -richtung, der Betriebseigenschaften des Flugzeugs am Boden sowie anderer Bedingungen wie Landhilfen und Geländebeschaffenheit wahrscheinlich zu benutzenden Piste landet (siehe IEM OPS 1.515(c)).

(d) Kann der Luftfahrtunternehmer für einen Bestimmungsort mit nur einer Piste die Bestimmung des Absatzes (c) Nr. (1) nicht erfüllen, darf ein Flug zu diesem Bestimmungsort nur angetreten werden, wenn zwei Ausweichflugplätze zur Verfügung stehen, für die die vollständige Erfüllung der Bestimmungen der Absätze (a), (b) und (c) möglich ist. Vor Beginn des Landeanfluges auf den Bestimmungsort hat der Kommandant sich davon zu überzeugen, dass eine Landung in Übereinstimmung mit JAR-OPS 1.510 und den Absätzen (a) und (b) durchgeführt werden kann.

(e) Kann der Luftfahrtunternehmer für den Bestimmungsort die Bestimmung des Absatzes (c) Nr. (2) nicht erfüllen, darf ein Flug zu diesem Bestimmungsort nur angetreten werden, wenn ein Ausweichflugplatz zur Verfügung steht, für den die vollständige Erfüllung der Bestimmungen der Absätze (a), (b) und (c) möglich ist.

JAR-OPS 1.520 Landung - Nasse und kontaminierte Pisten

(a) Ist aufgrund der Wettermeldungen oder -vorhersagen oder einer Kombination aus beiden anzunehmen, dass die Piste zur voraussichtlichen Ankunftszeit naß sein kann, hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass die verfügbare Landestrecke mindestens 115% der nach JAR-OPS 1.515 geforderten Landestrecke beträgt.

(b) Ist aufgrund der Wettermeldungen oder -vorhersagen oder einer Kombination aus beiden anzunehmen, dass die Piste zur voraussichtlichen Ankunftszeit kontaminiert sein kann, hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass die verfügbare Landestrecke mindestens 115% der mit den für kontaminierte Pisten anerkannten oder gleichwertigen Daten ermittelten Landestrecke, jedoch nicht weniger als die nach Absatz (a) geforderte Landestrecke beträgt.

(c) Abweichend von Absatz (a) kann für nasse Pisten eine Landestrecke verwendet werden, die kürzer als die nach Absatz (a), jedoch nicht kürzer als die nach JAR-OPS 1.515(a) ist, wenn das Flughandbuch hierfür besondere zusätzliche Landestreckenangaben enthält.

(d) Abweichend von Absatz (b) können bei besonders behandelten kontaminierten Pisten Landestrecken verwendet werden, die kürzer als die nach Absatz (b), jedoch nicht kürzer als die nach JAR-OPS 1.515(a) sind, wenn das Flughandbuch hierfür besondere zusätzliche Landestreckenangaben für kontaminierte Pisten enthält.

(e) Bei dem Nachweis gemäß den Absätzen (b), (c) und (d) gilt JAR-OPS 1.515 mit folgenden Ausnahmen entsprechend. Die Bestimmungen von JAR-OPS 1.515(a)(1) und (2) finden bei der Erfüllung von Absatz (b) keine Anwendung.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.495(c)(3) Genehmigung größerer Querneigungen

(a) Für die Anwendung größerer Querneigungen, die einer besonderen Genehmigung bedürfen, sind folgende Kriterien zu erfüllen:

(1) das Flughandbuch muss anerkannte Angaben für notwendige Geschwindigkeitserhöhungen enthalten und Angaben, die unter Berücksichtigung größerer Querneigungen und Geschwindigkeiten die Ermittlung der Flugbahn ermöglichen;

(2) eine optische Führung muss zur Einhaltung der Navigationsgenauigkeit vorhanden sein;

(3) Wettermindestbedingungen und Windbeschränkungen sind für jede Piste festzulegen und bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde;

(4) Schulung nach den Bestimmungen von JAR-OPS 1.975.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.515(a)(3) Steilanflugverfahren

(a) Die Luftfahrtbehörde kann Steilanflüge mit Gleitwinkeln von 4,5° oder mehr in Verbindung mit Flughöhen von weniger als 50 ft, jedoch nicht weniger als 35 ft, über der Pistenchwelle unter folgenden Voraussetzungen genehmigen:

(1) Das Flughandbuch muss den höchstzulässigen Gleitwinkel, sonstige Betriebsgrenzen, die normalen und außergewöhnlichen Verfahren für den Steilanflug, einschließlich Notverfahren, sowie Angaben für die Korrektur der Landestrecken bei Steilanflügen enthalten.

(2) Flugplätze, an denen Steilanflüge erfolgen sollen, müssen mit einem Gleitwegbezugssystem, das mindestens eine optische Gleitweganzeige liefert, ausgestattet sein.

(3) Für Pisten, die für Steilanflüge verwendet werden sollen, sind Wettermindestbedingungen festzulegen, die der Genehmigung bedürfen. Bei der Festlegung der Wettermindestbedingungen ist zu berücksichtigen:

(i) die Hindernissituation;

(ii) das Gleitwegbezugssystem und die Pistenführung, wie etwa optische Hilfen, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;

(iii) die Sichtmerkmale, die bei Erreichen der Entscheidungshöhe und Sinkflugmindesthöhe gegeben sein müssen;

(iv) die vorhandene Ausrüstung des Flugzeugs;

(v) die Qualifikation des Piloten und eine besondere Einweisung in den Flugplatz;

(vi) die im Flughandbuch festgelegten Betriebsgrenzen und Verfahren; und

(vii) die Festlegungen für einen Fehlanflug.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.515(a)(4) Kurzlandeverfahren

(a) Für die Erfüllung der Forderungen des Paragraphen JAR-OPS 1.515(a)(4) darf die für die Ermittlung der zulässigen Landemasse zugrundegelegte Strecke die nutzbare Länge der ausgewiesenen Sicherheitsfläche und die verfügbare Landestrecke umfassen. Die Luftfahrtbehörde kann diesen Betrieb unter folgenden Bedingungen genehmigen:

(1) Nachweis der Notwendigkeit für Kurzlandeverfahren

Für diesen Betrieb muss ein deutliches öffentliches Interesse und die betriebliche Notwendigkeit entweder aufgrund der Ablegenheit des Flugplatzes oder physikalischer Beschränkungen hinsichtlich der Verlängerung der Piste bestehen;

(2) Flugzeug und betriebliche Bedingungen

(i) Kurzlandeverfahren werden nur für Flugzeuge genehmigt, bei denen der senkrechte Abstand zwischen Augenhöhe des Piloten und dem tiefsten Punkt des Fahrwerks 3 m nicht überschreitet, wenn sich das Flugzeug auf dem üblichen Gleitweg befindet;

(ii) Die Flugsicht/Pistensichtweite darf bei der Festlegung der Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen 1,5 km nicht unterschreiten. Zusätzlich sind im Betriebshandbuch Windbeschränkungen festzulegen;

(iii) Im Betriebshandbuch sind für diesen Betrieb die Mindestenerfahrung der Piloten, die Schulungsbestimmungen und das besondere Vertrautmachen mit dem Flugplatz festzulegen;

(3) Es wird davon ausgegangen, dass der Beginn der nutzbaren Länge der ausgewiesenen Sicherheitsfläche in einer Höhe von 50 ft überflogen wird;

(4) Zusätzliche Forderungen

Die Luftfahrtbehörde kann zusätzliche Forderungen erheben, die sie für einen sicheren Betrieb unter Berücksichtigung der

Eigenschaften des Flugzeugmusters, orographischer Gegebenheiten im Anflugbereich, vorhandener Anflughilfen und eines Fehlanfluges/Durchstartens als notwendig erachtet. Die Forderung einer optischen Gleitweganzeige vom Typ VASI/PAPI kann z.B. eine solche zusätzliche Auflage sein.

Anhang 2 zu JAR-OPS 1.515(a)(4) Flugplatzeigenschaften für Kurzlandeverfahren

(a) Die Benutzung der Sicherheitsfläche ist von der Flugplatzbehörde zu genehmigen.

(b) Die nach den Bestimmungen von JAR-OPS 1.515(a)(4) und diesem Anhang nutzbare Länge der ausgewiesenen Sicherheitsfläche darf 90 m nicht überschreiten.

(c) Die Breite der ausgewiesenen Sicherheitsfläche darf, ausgehend von der verlängerten Pistenmittellinie, nicht geringer sein als die zweifache Pistenbreite oder als die zweifache Flugzeugspannweite, der größere Wert ist maßgebend.

(d) Die ausgewiesene Sicherheitsfläche muss von Hindernissen und Vertiefungen, die ein zu kurz kommendes Flugzeug gefährden könnten, frei sein. Es darf sich kein beweglicher Gegenstand auf der ausgewiesenen Sicherheitsfläche befinden, während auf der Piste Kurzlandeverfahren durchgeführt werden.

(e) In Landerichtung darf die Steigung der ausgewiesenen Sicherheitsfläche 5% und das Gefälle 2% nicht überschreiten.

(f) Für diesen Betrieb sind die Bestimmungen von JAR-OPS 1.480(a)(5) hinsichtlich der Tragkraft auf die ausgewiesene Sicherheitsfläche nicht anzuwenden.

ABSCHNITT H - FLUGLEISTUNGSKLASSE B

JAR-OPS 1.525 Allgemeines

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein einmotoriges Flugzeug nicht

(1) bei Nacht oder

(2) unter Instrumentenflugwetterbedingungen, ausgenommen Sonder-Sichtflugregeln, betreiben.

Anmerkung: Einschränkungen für den Betrieb von einmotorigen Flugzeugen sind in JAR-OPS 1.240(a)(7) geregelt.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat zweimotorige Flugzeuge, die nicht die Steigleistungsforderungen gemäß Anhang 1 zu JAR-OPS 1.525(b) erfüllen, wie einmotorige Flugzeuge zu betreiben.

JAR-OPS 1.530 Start

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Startmasse unter Berücksichtigung der Druckhöhe und der Umgebungstemperatur am Flugplatz, an dem der Start durchgeführt wird, die im Flughandbuch festgelegte höchstzulässige Startmasse nicht überschreitet.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die im Flughandbuch angegebene einfache Startstrecke folgende Strecken nicht überschreitet:

(1) wenn multipliziert mit dem Faktor 1,25, die verfügbare Startrollstrecke;

(2) wenn eine Stoppfläche und/oder Freifläche verfügbar ist:

(i) die verfügbare Startrollstrecke;

(ii) wenn multipliziert mit dem Faktor 1,15, die verfügbare Startstrecke; und

(iii) wenn multipliziert mit dem Faktor 1,3, die verfügbare Startabbruchstrecke;

(c) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (b) ist vom Luftfahrtunternehmer zu berücksichtigen:

(1) die Flugzeugmasse zu Beginn des Startlaufes;

(2) die Druckhöhe am Flugplatz;

(3) die am Flugplatz herrschende Umgebungstemperatur;

(4) der Zustand und die Art der Pistenoberfläche (siehe AMC OPS 1.530(c)(4) & IEM OPS 1.530(c)(4));

(5) die Neigung der Piste in Startrichtung (siehe AMC OPS 1.530(c)(5)); und

(6) höchstens das 0,5fache der gemeldeten Gegenwindkomponente und mindestens das 1,5fache der gemeldeten Rückenwindkomponente.

JAR-OPS 1.535 Hindernisfreiheit beim Start - Mehrmotorige Flugzeuge

(siehe IEM OPS 1.535)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die in Übereinstimmung mit diesem Absatz ermittelte Startflughahn von mehrmotorigen Flugzeugen zu allen Hindernissen einen senkrechten Abstand von mindestens 50 ft oder einen horizontalen Abstand von mindestens 90 m plus $0,125 \times D$ hat, wobei D die horizontale Strecke ist, die das Flugzeug vom Ende der verfügbaren Startstrecke oder der Startstrecke zurückgelegt hat, wenn vor dem Ende der verfügbaren Startstrecke ein Kurvenflug vorgesehen ist, vorbehaltlich der Bestimmungen der nachfolgenden Absätze (b) und (c). Bei Flugzeugen mit einer Spannweite von weniger als 60 m kann die halbe Spannweite plus 60 m plus $0,125 \times D$ als Abstand für die horizontale Hindernisfreiheit verwendet werden. Bei der Erfüllung der Forderungen dieses Absatzes (siehe AMC OPS 1.535(a) & IEM OPS 1.535(a)) ist davon auszugehen, dass:

(1) die Startflughahn in einer Höhe von 50 ft über der Startfläche am Ende der nach JAR-OPS 1.530(b) geforderten Startstrecke beginnt und in einer Höhe von 1500 ft über der Startfläche endet;

(2) das Flugzeug ohne Querneigung bis zu einer Höhe von 50 ft über der Startfläche geflogen wird und danach die Querneigung nicht mehr als 15° beträgt;

(3) das kritische Triebwerk auf der Startflughahn, mit allen Triebwerken an dem Punkt ausfällt, an dem die Sicht zum Ausweichen vor Hindernissen nicht mehr gegeben ist;

(4) der Steiggradient der Startflughahn zwischen 50 ft und der angenommenen Höhe für den Triebwerksausfall gleich dem 0,77fachen des durchschnittlichen

Steiggradienten während des Steigfluges und des Überganges in die Reiseflugkonfiguration mit einer Leistung aller Triebwerke ist; und

(5) der Steiggradient der Startflughahn ab der in Übereinstimmung mit (a)(4) erreichten Höhe bis zum Ende der Startflughahn gleich dem im Flughandbuch angegebenen Reiseflugsteiggradienten mit ausgefallenem Triebwerk ist.

(b) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) kann der Luftfahrtunternehmer, sofern die beabsichtigte Flughahn keine Kursänderungen über Grund von mehr als 15° erfordert, Hindernisse unberücksichtigt lassen, deren seitlicher Abstand größer ist als:

(1) 300 m, wenn der Flug unter Bedingungen durchgeführt wird, die eine Kursführung nach Sichtmerkmalen ermöglichen oder wenn Navigationshilfen zur Verfügung stehen, die mit gleicher Genauigkeit dem Piloten die Einhaltung der beabsichtigten Flughahn ermöglichen (siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.535(b)(1) & (c)(1); oder

(2) 600 m für Flüge unter allen anderen Bedingungen.

(c) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) kann der Luftfahrtunternehmer, sofern die beabsichtigte Flughahn Kursänderungen über Grund von mehr als 15° erfordert, Hindernisse unberücksichtigt lassen, deren seitlicher Abstand größer ist als:

(1) 600 m für Flüge unter Bedingungen, die eine Kursführung nach Sichtmerkmalen ermöglichen (siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.535(b)(1) & (c)(1); oder

(2) 900 m für Flüge unter allen anderen Bedingungen.

(d) Bei der Erfüllung der Forderungen der Absätze (a), (b) und (c) hat der Luftfahrtunternehmer zu berücksichtigen:

(1) die Flugzeugmasse zu Beginn des Startlaufes;

(2) die Druckhöhe am Flugplatz;

(3) die Umgebungstemperatur am Flugplatz; und

(4) höchstens das 0,5fache der gemeldeten Gegenwindkomponente und mindestens das 1,5fache der gemeldeten Rückenwindkomponente.

JAR-OPS 1.540 Reiseflug - Mehrmotorige Flugzeuge

(siehe IEM OPS 1.540)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Flugzeug unter den zu erwartenden Wetterbedingungen bei Ausfall eines Triebwerks den Flug in oder oberhalb der im Betriebshandbuch festgelegten Mindestflughöhen bis zu einem Punkt 1000 ft über einem Flugplatz fortsetzen kann, an dem die Vorschriften dieses Abschnitts erfüllt werden können, wobei die restlichen Triebwerke innerhalb der festgelegten Dauerhöchstleistungsbedingungen betrieben werden.

(b) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) ist davon auszugehen, dass:

(1) das Flugzeug in einer Höhe fliegt, die nicht größer ist als diejenige, in der die Steiggeschwindigkeit mit Leistung aller Triebwerke innerhalb der festgelegten Dauerhöchstleistungsbedingungen 300 ft pro Minute beträgt; und

(2) die Neigung der Reiseflughahn mit ausgefallenem Triebwerk dem um 0,5% verringerten/ erhöhten Wert des Flughandbuches für den Steig- oder Sinkflug entspricht.

JAR-OPS 1.542 Reiseflug - Einmotorige Flugzeuge

(siehe IEM OPS 1.542)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Flugzeug unter den zu erwartenden Wetterbedingungen bei Ausfall des Triebwerks in der Lage ist, einen Punkt zu erreichen, von dem aus eine sichere Notlandung durchgeführt werden kann. Für Landflugzeuge muss eine Notlandemöglichkeit auf Land gegeben sein; ausser es ist von der Behörde anders genehmigt (siehe AMC OPS 1.542(a)).

(b) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) ist davon auszugehen, dass:

(1) das Flugzeug in einer Höhe fliegt, die nicht größer ist als diejenige, in der die Steiggeschwindigkeit mit einer Triebwerksleistung innerhalb der festgelegten Dauerhöchstleistungsbedingungen 300 ft pro Minute beträgt; und

(2) die Neigung der Reiseflughahn mit ausgefallenem Triebwerk dem um 0,5% erhöhten Wert des Flughandbuches für den Sinkflug entspricht.

JAR-OPS 1.545 Landung - Bestimmungs- und Ausweichflugplätze

(siehe AMC OPS 1.545 & 1.550)

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die gemäß JAR-OPS 1.475(a) ermittelte Landemasse des Flugzeugs nicht die höchstzulässige Landemasse überschreitet, die für die Höhenlage des Flugplatzes und für die bei der Ankunft am Flugplatz zu erwartende Umgebungstemperatur festgelegt ist.

JAR-OPS 1.550 Landung - Trockene Piste

(siehe AMC OPS 1.545 & 1.550)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die gemäß JAR-OPS 1.475(a) für die voraussichtliche Landezeit ermittelte Landemasse des Flugzeugs eine Landung aus einer Höhe von 50 ft über der Pisten-schwelle bis zum Stillstand innerhalb von 70% der verfügbaren Landestrecke an dem Bestimmungsflugplatz und an jedem Ausweichflugplatz ermöglicht.

(1) Die Luftfahrtbehörde kann die Verwendung von Landestreckendaten genehmigen, die auf Steilanflugverfahren mit einer Höhe über der Pisten-schwelle von weniger als 50 ft, jedoch nicht weniger als 35 ft beruhen (siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.550(a)).

(2) Die Luftfahrtbehörde kann nach den Bestimmungen des Anhangs 2 zu JAR-OPS 1.550(a) Kurzlandeverfahren genehmigen.

(b) Bei der Erfüllung der Forderung des Absatzes (a) ist zu berücksichtigen:

(1) die Höhenlage des Flugplatzes;

(2) höchstens das 0,5fache der Gegenwindkomponente und mindestens das 1,5fache der Rückenwindkomponente;

(3) der Zustand und die Art der Pistenoberfläche (siehe AMC OPS 1.550(b)(3)); und

(4) die Neigung der Piste in Lande-richtung (siehe AMC OPS 1.550(b)(4)).

(c) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) ist davon auszugehen, dass:

(1) das Flugzeug bei Windstille auf der günstigsten Piste landet; und

(2) das Flugzeug auf der unter Berücksichtigung der zu erwartenden Wind-

geschwindigkeit und -richtung, der Betriebseigenschaften des Flugzeugs am Boden sowie anderer Bedingungen, wie Landehilfen und Geländebeschaffenheit, zu benutzenden Piste landet (siehe IEM OPS 1.550(c)).

(d) Kann der Luftfahrtunternehmer für den Bestimmungsflugplatz die Bestimmungen des Absatzes (c)(2) nicht erfüllen, darf ein Flug zu diesem Bestimmungsflugplatz nur angetreten werden, wenn ein Ausweichflugplatz zur Verfügung steht, für den die vollständige Erfüllung der Bestimmungen der Absätze (a), (b) und (c) möglich ist.

JAR-OPS 1.555 Landung - Nasse und kontaminierte Pisten

(a) Ist aufgrund der Wettermeldungen oder -vorhersagen oder einer Kombination aus beiden anzunehmen, dass die Piste zur voraussichtlichen Ankunftszeit naß sein kann, hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass die verfügbare Landestrecke mindestens 115% der nach JAR-OPS 1.550 geforderten Landestrecke beträgt (siehe IEM OPS 1.555(a)).

(b) Ist aufgrund der Wettermeldungen oder -vorhersagen oder einer Kombination aus beiden anzunehmen, dass die Piste zur voraussichtlichen Ankunftszeit kontaminiert sein kann, hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass die mit den von der Luftfahrtbehörde hierfür anerkannten Daten ermittelte Landestrecke die verfügbare Landestrecke nicht überschreitet.

(c) Abweichend von Absatz (a) kann für nasse Pisten eine Landestrecke verwendet werden, die kürzer als die nach Absatz (a), jedoch nicht kürzer als die nach JAR-OPS 1.550(a) ist, wenn das Flughandbuch hierfür besondere zusätzliche Landestreckenangaben enthält.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.525(b)**Allgemeines - Steigleistung in der Start- und Landekonfiguration**

Grundlage für die Forderungen dieses Anhangs sind JAR-23.63(c)(1) und JAR-23.63(c)(2) in der Fassung vom 11. März 1994.

(a) Steigleistung in der Startkonfiguration**(1) Alle Triebwerke in Betrieb**

(i) Der gleichförmige Steiggradient nach dem Start muss mindestens 4 % betragen, mit:

- (A) einer Startleistung aller Triebwerke;
- (B) ausgefahrenem Fahrwerk oder mit eingefahrenem Fahrwerk, wenn dieses in nicht mehr als 7 Sekunden eingefahren werden kann;
- (C) den Flügelklappen in Startstellung; und
- (D) einer Geschwindigkeit im Steigflug von mindestens $1,1 V_{MC}$ oder $1,2 V_{S1}$, maßgebend ist die höhere Geschwindigkeit.
- (2) *Ein Triebwerk ausgefallen*
- (i) Der gleichförmige Steiggradient muss in einer Höhe von 400 ft über der Startfläche meßbar positiv sein, mit:
- (A) ausgefallenem kritischen Triebwerk und dem Propeller in der Stellung geringsten Widerstandes;
- (B) einer Startleistung des verbliebenen Triebwerks;
- (C) eingefahrenem Fahrwerk;
- (D) den Flügelklappen in Startstellung; und
- (E) der in 50 ft Höhe erreichten Geschwindigkeit im Steigflug.
- (ii) Der gleichförmige Steiggradient darf in einer Höhe von 1500 ft über der Startfläche nicht geringer als 0,75 % sein, mit:
- (A) ausgefallenem kritischen Triebwerk und dem Propeller in der Stellung geringsten Widerstandes;
- (B) nicht mehr als Dauerhöchstleistung des verbliebenen Triebwerks;
- (C) eingefahrenem Fahrwerk;
- (D) eingefahrenen Flügelklappen; und
- (E) einer Geschwindigkeit im Steigflug von $1,2 V_{S1}$ oder mehr.
- (b) *Steigleistung in der Landekonfiguration*
- (1) *Alle Triebwerke in Betrieb*
- (i) Der gleichförmige Steiggradient muss mindestens 2,5% betragen, mit:
- (A) einer Triebwerksleistung oder einem Triebwerkschub nicht höher als diejenige oder derjenige, die oder der 8 Sekunden nach Beginn der Verstellung der Triebwerksleistungshebel aus der niedrigsten Leerlaufstellung verfügbar ist;
- (B) ausgefahrenem Fahrwerk;
- (C) den Flügelklappen in der Landestellung; und
- (D) einer Geschwindigkeit im Steigflug von $1,2 V_{REF}$.
- (2) *Ein Triebwerk ausgefallen*
- (i) Der gleichförmige Steiggradient darf in einer Höhe von 1500 ft über der Startfläche nicht geringer als 0,75 % sein, mit:
- (A) ausgefallenem kritischen Triebwerk und dem Propeller in der Stellung geringsten Widerstandes;
- (B) nicht mehr als Dauerhöchstleistung des verbliebenen Triebwerks;
- (C) eingefahrenem Fahrwerk;
- (D) eingefahrenen Flügelklappen; und
- (E) einer Geschwindigkeit im Steigflug von $1,2 V_{S1}$ oder mehr.

**Anhang 1 zu JAR-OPS 1.535(b)(1) & (c)(1)
Startflugbahn - Kursführung nach Sichtmerkmalen**

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass eine Kursführung nach Sichtmerkmalen nur dann erfolgt, wenn die während des Starts herrschenden Wetterbedingungen, einschließlich Hauptwolkenuntergrenze und Sicht, ein Erkennen der Hindernisse und Bodenbezugspunkte ermöglichen. Für die betroffenen Flugplätze sind im Betriebshandbuch

die Wettermindestbedingungen festzulegen, die es der Flugbesatzung ermöglichen, die korrekte Flugbahn anhand von Bezugspunkten am Boden fortlaufend zu bestimmen und einzuhalten sowie einen sicheren Abstand zu Hindernissen und Bodenerhebungen zu gewährleisten:

(a) Die Kursführung nach Sichtmerkmalen ist durch Bezugspunkte am Boden so festzulegen, dass der zu fliegende Kurs über Grund entsprechend den Anforderungen an die Hindernisfreiheit bestimmt werden kann;

(b) Das Verfahren muss die Leistungsfähigkeit des Flugzeugs bezüglich Vorwärtsgeschwindigkeit, Querneigung und bei Wind berücksichtigen;

(c) Eine schriftliche und/oder bildliche Darstellung des Verfahrens muss der Besatzung zur Verfügung stehen; und

(d) Die einschränkenden Umgebungsbedingungen wie z.B. Wind, Bewölkung, Sicht, Tag/Nacht, Lichtverhältnisse in der Umgebung, Beleuchtung von Hindernissen müssen festgelegt sein.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.550(a) Steilanflugverfahren

(a) Die Luftfahrtbehörde kann Steilanflüge mit Gleitwegwinkeln von 4,5° oder mehr in Verbindung mit Flughöhen von weniger als 50 ft, jedoch nicht weniger als 35 ft über der Pistenschwelle unter folgenden Voraussetzungen genehmigen:

(1) Das Flughandbuch muss den höchstzulässigen Gleitwegwinkel, sonstige Betriebsgrenzen, die normalen und außergewöhnlichen Verfahren für den Steilanflug einschließlich Notverfahren, sowie Angaben für die Korrektur der Landestrecken bei Steilanflügen enthalten;

(2) Flugplätze, an denen Steilanflüge erfolgen sollen, müssen mit einem Gleitwegbezugssystem, das mindestens eine optische Gleitweganzeige liefert, ausgestattet sein; und

(3) Für Pisten, die für Steilanflüge verwendet werden sollen, sind Wettermindestbedingungen festzulegen, die der Genehmigung bedürfen. Bei der Festlegung der Wettermindestbedingungen ist zu berücksichtigen:

- (i) die Hindernissituation;
- (ii) das Gleitwegbezugssystem und die Pistenführung wie optische

Hilfen, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;

(iii) die Sichtmerkmale, die bei Erreichen der Entscheidungshöhe und Sinkflugmindesthöhe gegeben sein müssen;

(iv) die vorhandene Ausrüstung des Flugzeugs;

(v) die Qualifikation des Piloten und eine besondere Einweisung in den Flugplatz;

(vi) die im Flughandbuch festgelegten Betriebsgrenzen und Verfahren; und

(vii) die Festlegungen für einen Fehlanflug.

Anhang 2 zu JAR-OPS 1.550(a) Kurzlandeverfahren

(a) Für die Erfüllung der Forderungen des Paragraphen JAR-OPS 1.550(a)(2) darf die für die Ermittlung der zulässigen Landemasse zugrundegelegte Strecke die nutzbare Länge der ausgewiesenen Sicherheitsfläche und die verfügbare Landestrecke umfassen. Die Luftfahrtbehörde kann diesen Betrieb unter folgenden Bedingungen genehmigen:

(1) Die Benutzung der Sicherheitsfläche ist von der Flugplatzbehörde zu genehmigen;

(2) Die ausgewiesene Sicherheitsfläche muss von Hindernissen und Vertiefungen, die ein zu kurz kommendes Flugzeug gefährden könnten, frei sein. Es darf sich kein beweglicher Gegenstand auf der ausgewiesenen Sicherheitsfläche befinden, während auf der Piste Kurzlandeverfahren durchgeführt werden;

(3) In Landerichtung darf die Steigung der ausgewiesenen Sicherheitsfläche 5% und das Gefälle 2% nicht überschreiten;

(4) Die nutzbare Länge der ausgewiesenen Sicherheitsfläche darf nach den Bestimmungen dieses Anhangs 90 m nicht überschreiten;

(5) Die Breite der ausgewiesenen Sicherheitsfläche darf, ausgehend von der verlängerten Pistenmittellinie, nicht geringer sein als die zweifache Pistenbreite;

(6) Es wird davon ausgegangen, dass der Beginn der nutzbaren Länge der

ausgewiesene Sicherheitsfläche in einer Höhe von 50 ft überflogen wird;

(7) Für diesen Betrieb sind die Bestimmungen von JAR-OPS 1.480(a)(5) hinsichtlich der Tragkraft auf die ausgewiesene Sicherheitsfläche nicht anzuwenden;

(8) Für jede zu benutzende Piste sind genehmigungspflichtige Wettermindestbedingungen festzulegen, die nicht geringer sein dürfen als die Anflugmindestbedingungen unter Sichtflugregeln oder für Nicht-Präzisionsanflüge; maßgebend ist der größere Wert;

(9) Die Anforderungen an die Piloten sind gemäß JAR-OPS 1.975(a) festzulegen;

(10) Die Luftfahrtbehörde kann zusätzliche Forderungen erheben, die für einen sicheren Betrieb unter Berücksichtigung der Eigenschaften des Flugzeugmusters, der Anflughilfen und eines Fehlanfluges/Durchstartens notwendig sind.

ABSCHNITT I - FLUGLEISTUNGSKLASSE C

JAR-OPS 1.560 Allgemeines

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass für die Prüfung, ob die Bestimmungen dieses Abschnitts erfüllt sind, die im Flughandbuch festgelegten anerkannten Flugleistungsdaten durch zusätzliche Daten, die den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügen, ergänzt werden, wenn die Angaben im Flughandbuch unzureichend sind.

JAR-OPS 1.565 Start

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Startmasse unter Berücksichtigung der Druckhöhe und der Umgebungstemperatur am Flugplatz, auf dem der Start durchgeführt wird, die im Flughandbuch festgelegte Startmasse nicht überschreitet.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass bei Flugzeugen mit Startstreckenangaben im Flughandbuch ohne Triebwerksausfall die vom Flugzeug benötigte Strecke vom Beginn des Startlaufes bis zum Erreichen einer Höhe von 50 ft über der Startfläche mit allen Triebwerken innerhalb der festgelegten höchstzulässigen Startleistung multipliziert mit dem Faktor

- (1) 1,33 bei zweimotorigen Flugzeugen; oder
- (2) 1,25 bei dreimotorigen Flugzeugen; oder
- (3) 1,18 bei viermotorigen Flugzeugen

die verfügbare Startstrecke an dem Flugplatz, auf dem der Start durchgeführt wird, nicht überschreitet.

(c) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass bei Flugzeugen mit Startstreckenangaben im Flughandbuch mit Triebwerksausfall die folgenden Forderungen in Übereinstimmung mit den Angaben im Flughandbuch erfüllt werden:

- (1) Die Startabbruchstrecke darf die verfügbare Startabbruchstrecke nicht überschreiten;
- (2) Die Startstrecke darf die verfügbare Startstrecke nicht überschreiten, wobei der Anteil der Freifläche nicht mehr als die Hälfte der verfügbaren Startrollstrecke betragen darf;
- (3) Die Startrollstrecke darf die verfügbare Startrollstrecke nicht überschreiten;

(4) Zur Erfüllung der Bestimmungen dieses Paragraphen muss die Geschwindigkeit V_1 für den Startabbruch der Geschwindigkeit V_1 für die Fortsetzung des Starts entsprechen; und

(5) Die für einen Start auf einer nassen oder kontaminierten Bahn ermittelte Startmasse darf nicht höher sein als der Wert, der sich für einen Start auf einer trockenen Bahn unter sonst gleichen Randbedingungen ergeben würde.

(d) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (b) ist vom Luftfahrtunternehmer zu berücksichtigen:

- (1) die Druckhöhe am Flugplatz;
- (2) die am Flugplatz herrschende Umgebungstemperatur;
- (3) der Zustand und die Art der Pistenoberfläche (siehe IEM OPS 1.565(d)(3));
- (4) die Neigung der Piste in Startrichtung (siehe IEM OPS 1.565(d)(4));
- (5) höchstens das 0,5fache der gemeldeten Gegenwindkomponente und mindestens das 1,5fache der gemeldeten Rückenwindkomponente; und
- (6) den Pistenlängenverlust durch Ausrichten des Flugzeugs vor dem Beginn des Startlaufes (siehe IEM OPS 1.565(d)(6)).

JAR-OPS 1.570 Hindernisfreiheit beim Start

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Startflughahn mit einem ausgefallenen Triebwerk zu allen Hindernissen einen senkrechten Abstand von mindestens 50 ft plus $0,01 \times D$ oder einen horizontalen Abstand von mindestens 90 m plus $0,125 \times D$ hat. Dabei ist D die horizontale Entfernung, die das Flugzeug vom Ende der verfügbaren Startstrecke zurückgelegt hat. Bei Flugzeugen mit einer Spannweite von weniger als 60 m kann die halbe Spannweite plus 60 m plus $0,125 \times D$ als Abstand für die horizontale Hindernisfreiheit verwendet werden.

(b) Die Startflughahn beginnt in einer Höhe von 50 ft über der Startfläche am Ende der in JAR-OPS 1.565(b) bzw. (c) geforderten Startstrecke und endet in einer Höhe von 1500 ft über der Startfläche.

(c) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) ist vom Luftfahrtunternehmer zu berücksichtigen:

- (1) die Startmasse des Flugzeugs zu Beginn des Startlaufes;
- (2) die Druckhöhe am Flugplatz;
- (3) die am Flugplatz herrschende Umgebungstemperatur; und
- (4) höchstens das 0,5fache der gemeldeten Gegenwindkomponente und mindestens das 1,5fache der gemeldeten Rückenwindkomponente.

(d) Für den Nachweis der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) sind Kursänderungen über Grund bis zu dem Punkt nicht erlaubt, an dem die Startflughöhe eine Höhe von 50 ft über der Startfläche erreicht hat. Danach wird bis zum Erreichen einer Höhe von 400 ft über Grund angenommen, dass die Querneigung des Flugzeugs nicht mehr als 15° beträgt. Nach Erreichen einer Höhe von 400 ft über Grund können Querneigungen von mehr als 15°, jedoch nicht über 25° geplant werden. Der Einfluß der Querneigung auf die Fluggeschwindigkeit und auf die Flugbahn, einschließlich der Streckenzunahme aufgrund erhöhter Fluggeschwindigkeiten ist entsprechend zu berücksichtigen (siehe AMC OPS 1.570(d)).

(e) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) kann der Luftfahrtunternehmer, sofern die beabsichtigte Flugbahn keine Kursänderung über Grund von mehr als 15° erfordert, Hindernisse unberücksichtigt lassen, deren seitlicher Abstand größer ist als:

- (1) 300 m, wenn der Pilot die geforderte Navigationsgenauigkeit innerhalb dieses Bereichs einhalten kann (siehe AMC OPS 1.570(e)(1) & (f)(1)); oder
- (2) 600 m für Flüge unter allen anderen Bedingungen.

(f) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) kann der Luftfahrtunternehmer, sofern die beabsichtigte Flugbahn Kursänderungen über Grund von mehr als 15° erfordert, die Hindernisse unberücksichtigt lassen, deren seitlicher Abstand größer ist als:

- (1) 600 m, wenn der Pilot die geforderte Navigationsgenauigkeit innerhalb dieses Bereichs einhalten kann (siehe AMC OPS 1.570(e)(1) & (f)(1)); oder
- (2) 900 m für Flüge unter allen anderen Bedingungen.

(g) Der Luftfahrtunternehmer hat zur Erfüllung der Forderungen von JAR-OPS 1.570 und zur Gewährleistung einer hindernisfreien Flugbahn Verfahren festzulegen, die es ermöglichen, den Flug in Übereinstimmung mit den Reiseflugforderungen gemäß JAR-OPS 1.580 fortzusetzen oder auf dem Startflugplatz oder Ausweichstartflugplatz zu beenden.

JAR-OPS 1.575 Reiseflug - Ohne Berücksichtigung des Ausfalls eines Triebwerks

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Flugzeug unter den für den Flug zu erwartenden Wetterbedingungen an jedem Punkt der Flugstrecke oder einer geplanten Abweichung davon, eine Steiggeschwindigkeit von mindestens 300 ft pro Minute mit allen Triebwerken innerhalb der festgelegten Dauerhöchstleistungsbedingungen erreichen kann,

(1) in den für einen sicheren Flug entlang eines jeden Abschnittes der Flugstrecke oder einer geplanten Abweichung davon im Betriebshandbuch für das Flugzeug festgelegten oder mit den darin enthaltenen Angaben ermittelten Mindestflughöhen; und

(2) in den Mindestflughöhen, die für die Erfüllung der anwendbaren Bestimmungen von JAR-OPS 1.580 und 1.585 erforderlich sind.

JAR-OPS 1.580 Reiseflug - Berücksichtigung des Ausfalls eines Triebwerks

(siehe AMC OPS 1.580)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Flugzeug unter den für den Flug zu erwartenden Wetterbedingungen mit einem Triebwerksausfall an jedem beliebigen Punkt der Flugstrecke oder einer geplanten Abweichung davon und einer Leistung der restlichen Triebwerke innerhalb der festgelegten Dauerhöchstleistungsbedingungen den Flug aus der Reiseflughöhe zu einem Flugplatz, auf dem eine Landung in Übereinstimmung mit JAR-OPS 1.595 oder JAR-OPS 1.600 möglich ist, fortsetzen kann. Dabei ist zu allen Hindernissen, die sich innerhalb eines seitlichen Abstandes von 9,3 km (5 NM) beiderseits des beabsichtigten Flugweges befinden, ein senkrechter Abstand von mindestens:

(1) 1000 ft, wenn die Steiggeschwindigkeit nicht negativ ist; oder

(2) 2000 ft, wenn die Steiggeschwindigkeit negativ ist, einzuhalten.

(b) Die Flugbahn muss in einer Höhe von 450 m (1500 ft) über dem Flugplatz, auf dem nach Ausfall eines Triebwerks gelandet werden soll, eine positive Neigung haben.

(c) Bei der Erfüllung der Forderungen dieses Paragraphen ist davon auszugehen, dass die verfügbare Steiggeschwindigkeit des Flugzeugs um 150 ft pro Minute geringer ist als die angegebene Bruttosteiggeschwindigkeit.

(d) Bei der Erfüllung der Forderungen dieses Paragraphen hat der Luftfahrtunternehmer den Mindestwert für den seitlichen Abstand nach Absatz (a) auf 18,5 km (10 NM) zu erhöhen, wenn die Navigationsgenauigkeit nicht innerhalb eines Vertrauensbereiches von 95% liegt.

(e) Das Ablassen von Kraftstoff nach einem sicheren Verfahren ist in einem Umfang erlaubt, der das Erreichen des Flugplatzes mit den vorgeschriebenen Kraftstoffreserven nicht beeinträchtigt.

JAR-OPS 1.585 Reiseflug - Berücksichtigung des Ausfalls von zwei Triebwerken bei Flugzeugen mit mehr als zwei Triebwerken

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass ein Flugzeug mit mehr als zwei Triebwerken bei einer Reiseflugleistung aller Triebwerke für Langstreckenflüge, bei Standardtemperatur und Windstille, an keinem Punkt der beabsichtigten Flugstrecke mehr als 90 Flugminuten von einem Flugplatz entfernt ist, für den mit der zu erwartenden Landemasse des Flugzeuges die Vorschriften dieses Abschnitts erfüllt werden können, es sei denn, der Flug wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Absätze (b) bis (g) durchgeführt.

(b) Die nachgewiesene Flugbahn mit zwei ausgefallenen Triebwerken muss es ermöglichen, dass das Flugzeug den Flug unter den zu erwartenden Wetterbedingungen bis zu einem Flugplatz fortsetzen kann, für den mit der zu erwartenden Landemasse die geltenden Vorschriften erfüllt werden können, dabei sind alle Hindernisse innerhalb eines seitlichen Abstandes von 9,3 km (5 NM) beiderseits des beabsichtigten Flugweges mit einem senkrechten Abstand von mindestens 2000 ft zu überfliegen.

(c) Es wird davon ausgegangen, dass die beiden Triebwerke an dem ungünstigsten Punkt des Flugstreckenabschnitts ausfallen, an dem das Flugzeug bei einer Reiseflugleistung aller Triebwerke für Langstreckenflüge, bei Standardtemperatur und Windstille, mehr als 90 Flugminuten von einem Flugplatz entfernt ist, für den mit der zu erwartenden Landemasse des Flugzeuges die geltenden Flugleistungsvorschriften erfüllt werden können.

(d) Die zu erwartende Flugzeugmasse an dem Punkt des doppelten Triebwerkausfalls muss genügend Kraftstoff beinhalten, um den Flug zum Flugplatz fortzusetzen, der für eine Landung vorgesehen ist, dort in einer Höhe von mindestens 450 m (1500 ft) anzukommen und danach noch 15 Minuten lang im Horizontalflug weiterzufliegen.

(e) Bei der Erfüllung der Forderungen dieses Paragraphen ist davon auszugehen, dass die verfügbare Steiggeschwindigkeit des Flugzeugs 150 ft pro Minute geringer als die angegebene ist.

(f) Bei der Erfüllung der Forderungen dieses Paragraphen hat der Luftfahrtunternehmer den Mindestwert für den seitlichen Abstand nach Absatz (a) auf 18,5 km (10 NM) zu erhöhen, wenn die Navigationsgenauigkeit nicht innerhalb eines Vertrauensbereiches von 95% liegt.

(g) Das Ablassen von Kraftstoff nach einem sicheren Verfahren ist in einem solchen Umfang erlaubt, der das Erreichen des Flugplatzes mit den vorgeschriebenen Kraftstoffreserven nicht beeinträchtigt.

JAR-OPS 1.590 Landung - Bestimmungs- und Ausweichflugplätze

(siehe AMC OPS 1.590 und 1.595)

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die gemäß JAR-OPS 1.475(a) ermittelte Landemasse des Flugzeuges nicht die höchstzulässige Landemasse überschreitet, die für die Höhenlage des Flugplatzes und, falls im Flughandbuch berücksichtigt, für die bei der Ankunft am Flugplatz zu erwartende Umgebungstemperatur im Flughandbuch festgelegt ist.

JAR-OPS 1.595 Landung - Trockene Pisten

(siehe AMC OPS 1.590 und 1.595)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die gemäß JAR-OPS 1.475(a)

für die voraussichtliche Landezeit ermittelte Landemasse des Flugzeugs eine Landung aus einer Höhe von 50 ft über der Pisten-schwelle bis zum Stillstand innerhalb von 70% der verfügbaren Landestrecke an dem Bestimmungsfeldplatz und an jedem Ausweichfeldplatz ermöglicht.

(b) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) hat der Luftfahrtunternehmer zu berücksichtigen:

- (1) die Höhenlage des Feldplatzes;
- (2) höchstens das 0,5fache der Gegenwindkomponente und mindestens das 1,5fache der Rückenwindkomponente;
- (3) die Art der Pistenoberfläche (siehe AMC OPS 1.595(b)(3)); und
- (4) die Längsneigung der Piste in Landerichtung (siehe AMC OPS 1.595(b)(4)).

(c) Bei der Erfüllung der Forderungen des Absatzes (a) ist davon auszugehen, dass:

- (1) das Flugzeug bei Windstille auf der günstigsten Piste landet; und
- (2) das Flugzeug unter Berücksichtigung der zu erwartenden Windgeschwindigkeit und -richtung, der Betriebseigenschaften des Flugzeugs am Boden sowie anderer Bedingungen, wie Landehilfen und Geländebeschaffenheit, auf der zu benutzenden Piste landet (siehe IEM OPS 1.595(c)).

(d) Kann der Luftfahrtunternehmer für den Bestimmungsfeldplatz die Bestimmungen des Absatzes (c)(2) nicht erfüllen, darf ein Flug zu diesem Bestimmungsfeldplatz nur angetreten werden, wenn ein Ausweichfeldplatz zur Verfügung steht, für den die vollständige Erfüllung der Forderungen der Absätze (a), (b) und (c) möglich ist.

JAR-OPS 1.600 Landung - Nasse und kontaminierte Pisten

(a) Ist aufgrund der Wettermeldungen oder -vorhersagen oder einer Kombination aus beiden anzunehmen, dass die Piste zur voraussichtlichen Ankunftszeit naß sein kann, hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass die verfügbare Landestrecke mindestens 115% der nach JAR-OPS 1.595 geforderten Landestrecke beträgt.

(b) Ist aufgrund der Wettermeldungen oder -vorhersagen oder einer Kombination aus beiden anzunehmen, dass die Piste zur vor-

aussichtlichen Ankunftszeit verschmutzt sein kann, hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass die mit den von der Luftfahrtbehörde hierfür anerkannten Daten ermittelte Landestrecke die verfügbare Landestrecke nicht überschreitet.

ABSCHNITT J - MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE

JAR-OPS 1.605 Allgemeines

(siehe Anhang 1 zu
JAR-OPS 1.605)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Beladung, Masse und Schwerpunktlage des Flugzeugs in jeder Betriebsphase mit den im anerkannten Flughandbuch oder, falls einschränkender, mit den im Betriebshandbuch festgelegten Betriebsgrenzen übereinstimmen.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat vor der ersten Inbetriebnahme die Masse und Schwerpunktlage des Flugzeugs durch Wägung zu ermitteln; danach ist die Wägung bei Verwendung von Einzelmassen für Flugzeuge alle 4 Jahre und bei Verwendung von Flottenmassen alle 9 Jahre zu wiederholen. Die Auswirkungen von Änderungen und Reparaturen auf die Masse und Schwerpunktlage sind zu berücksichtigen und ordnungsgemäß zu dokumentieren. Flugzeuge sind erneut zu wiegen, wenn die Auswirkungen von Änderungen auf die Masse und die Schwerpunktlage nicht genau bekannt sind.

(c) Der Luftfahrtunternehmer hat die Masse aller betrieblichen Ausrüstungsgegenstände und die der Besatzungsmitglieder, die in der Betriebsleermasse des Flugzeugs enthalten sind, durch Wägung oder unter Verwendung von Standardmassen zu ermitteln. Der Einfluß ihrer Positionierung auf die Schwerpunktlage des Flugzeugs muss bestimmt werden.

(d) Der Luftfahrtunternehmer hat die Nutzlast, einschließlich Ballast, durch Wägung oder unter Anwendung der in JAR-OPS 1.620 festgelegten Standardmassen für Fluggäste und Gepäck zu ermitteln.

(e) Der Luftfahrtunternehmer hat die Kraftstoffmasse anhand der tatsächlichen Dichte oder, wenn diese nicht bekannt ist, anhand der mit den Angaben im Betriebshandbuch ermittelten Dichte zu bestimmen (siehe IEM OPS 1.605(e)).

JAR-OPS 1.607 Begriffsbestimmungen

(a) *Betriebsleermasse (dry operating mass)*

Die gesamte Masse eines für eine bestimmte Betriebsart einsatzbereiten Flugzeugs, abzüglich des ausfliegbaren Kraftstoffs und der Nutzlast. Dazu gehören z.B. auch:

(1) die Besatzung und ihr Gepäck;

(2) die Verpflegung und die für die Betreuung der Fluggäste erforderlichen beweglichen Ausrüstungsgegenstände; sowie

(3) das Trinkwasser und die Toilettenchemikalien.

(b) *Höchstzulässige Leertankmasse (maximum zero fuel mass)*

Die höchstzulässige Masse eines Flugzeugs ohne ausfliegbaren Kraftstoff. Kraftstoffmengen in besonderen Kraftstoffbehältern sind in die Leertankmasse einzubeziehen, wenn dies nach den Angaben im Flughandbuch über Betriebsgrenzen vorgeschrieben ist.

(c) *Höchstzulässige Landemasse (maximum structural landing mass)*

Die höchstzulässige Gesamtmasse des Flugzeugs bei der Landung unter normalen Bedingungen.

(d) *Höchstzulässige Startmasse (maximum structural take-off mass)*

Die höchstzulässige Gesamtmasse des Flugzeugs zu Beginn des Startlaufes.

(e) *Einteilung der Fluggäste*

(1) Männliche und weibliche Erwachsene sind Personen mit einem Alter von 12 Jahren und darüber.

(2) Kinder sind Personen mit einem Alter von 2 Jahren bis zu einem Alter von unter 12 Jahren.

(3) Kleinkinder sind Personen, mit einem Alter von 2 Jahren.

(f) *Nutzlast (traffic load)*

Die Gesamtmasse der Fluggäste, des Gepäcks und der Fracht, einschließlich jeglicher unentgeltlich beförderter Ladung.

JAR-OPS 1.610 Beladung, Masse und Schwerpunktlage

Der Luftfahrtunternehmer hat die Grundsätze und Verfahren für die Beladung und für die Massen- und Schwerpunktberechnung zur Erfüllung der Bestimmungen von JAR-OPS 1.605 im Betriebshandbuch festzulegen. Die Regelungen müssen alle vorgesehenen Betriebsarten beinhalten.

JAR-OPS 1.615 Massewerte für Besatzungsmitglieder

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat für die Ermittlung der Betriebsleermasse folgende Massen zu verwenden:

- (1) Tatsächliche Masse der Besatzung, einschließlich ihres Gepäcks; oder
- (2) Standardmassen, einschließlich Handgepäck, von 85 kg für Flugbesatzungsmitglieder und 75 kg für Kabinenbesatzungsmitglieder; oder
- (3) andere den behördlichen Anforderungen genügende Standardmassen.

(b) Wird zusätzliches Gepäck mitgeführt, hat der Luftfahrtunternehmer die Betriebsleermasse entsprechend zu berichtigen. Die Unterbringung dieses zusätzlichen Gepäcks ist bei der Ermittlung der Schwerpunktage des Flugzeugs zu berücksichtigen.

JAR-OPS 1.620 Massewerte für Fluggäste und Gepäck

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat die Massen für die Fluggäste und das aufgegebenen Gepäck entweder unter Verwendung der durch Wägung jeder einzelnen Person und des Gepäcks ermittelten Masse oder unter Verwendung der in den Tabellen 1 bis 3 angegebenen Standardmassen zu bestimmen. Beträgt die Anzahl der verfügbaren Fluggast-sitze weniger als 10, können die Massen für die Fluggäste auf der Grundlage einer mündlichen Auskunft eines jeden Fluggastes oder einer solchen Auskunft in seinem Namen unter Hinzurechnung einer im voraus festgelegten Konstante für Handgepäck und Kleidung ermittelt werden (siehe AMC OPS 1.620(a)). Das Verfahren, das festlegt, wann tatsächliche und wann Standardmassen anzuwenden sind, muss im Betriebshandbuch enthalten sein.

(b) Werden die tatsächlichen Massen durch Wägung ermittelt, hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass persönliche Dinge und das Handgepäck des Fluggastes mitgewogen werden. Die Wägungen sind unmittelbar vor dem Einsteigen in das Flugzeug in dessen Nähe durchzuführen.

(c) Werden die Massen für Fluggäste mit Hilfe von Standardmassen ermittelt, sind die in den Tabellen 1 und 2 aufgeführten Standardmassen zu verwenden. Die Standardmassen schließen Handgepäck und Kleinkinder, die sich jeweils zusammen mit einem Erwachsenen auf einem Sitz befinden, mit ein. Kleinkinder, die sich allein auf einem

Kleinkinder, die sich allein auf einem Fluggast-sitz befinden, gelten als Kinder im Sinne dieses Absatzes.

(d) *Massewerte für Fluggäste - Flugzeuge mit 20 oder mehr Fluggast-sitzen*

(1) Beträgt die Anzahl der verfügbaren Fluggast-sitze in einem Flugzeug 20 oder mehr, gelten die in der Tabelle 1 dafür aufgeführten Standardmassen. Beträgt die Anzahl der verfügbaren Fluggast-sitze 30 oder mehr, können statt dessen die in der Tabelle 1 dafür aufgeführten Standardmassen verwendet werden.

(2) Als Feriencharterflüge im Sinne der Tabelle 1 gelten nur Flüge, die ausschließlich als Bestandteil einer Pauschalreise durchgeführt werden. Die Massewerte für Feriencharterflüge sind auch anzuwenden, wenn auf nicht mehr als 5% der eingebauten Fluggast-sitze bestimmte Kategorien von Fluggästen ohne Entgelt befördert werden (siehe IEM OPS 1.620(d)(2)).

Tabelle 1

Fluggast-sitze	20 und mehr			30 und mehr	
	Fluggäste männl.	weibl.	Kinder	alle Erwachsene	Kinder
Alle Flüge außer Feriencharterflüge	88 kg	70 kg	35 kg	84 kg	35 kg
Feriencharterflüge	83 kg	69 kg	35 kg	76 kg	35 kg

(e) *Massewerte für Fluggäste - Flugzeuge mit 19 oder weniger Fluggast-sitzen*

Tabelle 2

Fluggast-sitze	1 - 5	6 - 9	10 - 19
Männer	104 kg	96 kg	92 kg
Frauen	86 kg	78 kg	74 kg
Kinder	35 kg	35 kg	35 kg

(1) Beträgt die Anzahl der verfügbaren Fluggast-sitze in einem Flugzeug 19 oder weniger, gelten die Standardmassen der Tabelle 2.

(2) Bei Flügen, bei denen in der Fluggastkabine kein Handgepäck befördert wird oder bei denen das Handgepäck gesondert berücksichtigt wird, dürfen von den in Tabelle 2 für Männer und Frauen ange-

gebenen Standardmassen jeweils 6 kg abgezogen werden. Gegenstände, wie ein Mantel, ein Regenschirm, eine kleine Handtasche, Lesestoff oder eine kleine Kamera, gelten nicht als Handgepäck im Sinne dieses Absatzes.

(f) *Massewerte für Gepäck*

(1) Beträgt die Anzahl der verfügbaren Fluggastsitze in einem Flugzeug 20 oder mehr, gelten für jedes aufgegebenes Gepäckstück die Standardmassen der Tabelle 3. Für Flugzeuge mit 19 Fluggastsitzen oder weniger ist die tatsächliche, durch Wägung ermittelte Masse des aufgegebenen Gepäcks zu verwenden.

(2) Im Sinne der Tabelle 3 sind:

(i) *Inlandsflüge Flüge*: Flüge mit Abflug- und Bestimmungsort innerhalb der Grenzen eines Staates;

(ii) *innereuropäische Flüge*: Flüge, die keine Inlandsflüge sind und deren Abflug- und Bestimmungsort innerhalb des in Anhang 1 zu JAR-OPS 1.620(f) dargestellten Bereiches liegen; und

(iii) *interkontinentale Flüge*: Flüge, die keine innereuropäischen Flüge sind und deren Abflug- und Bestimmungsort in verschiedenen Erdteilen liegen.

Tabelle 3

Art der Flüge	Gepäckstandardmasse
Inlandsflüge	11 kg
Innereuropäische Flüge	13 kg
Interkontinentale Flüge	15 kg
Alle anderen Flüge	13 kg

(g) Der Luftfahrtunternehmer kann andere als die in den Tabellen 1 - 3 aufgeführten Standardmassen verwenden, wenn er seine Gründe hierfür vorher der Luftfahrtbehörde mitgeteilt und deren Genehmigung dazu eingeholt hat. Er hat ferner einen detaillierten Wägungsdurchführungsplan zur Genehmigung vorzulegen und das statistische Analyseverfahren gemäß Anhang 1 zu JAR-OPS 1.620(g) anzuwenden. Nach Überprüfung und Genehmigung der Wägungsergebnisse durch die Luftfahrtbehörde gelten diese anderen Standardmassen ausschließlich für diesen

Luftfahrtunternehmer. Sie können nur unter solchen Bedingungen angewandt werden, die mit den Bedingungen übereinstimmen, unter denen die Wägungen durchgeführt wurden. Überschreiten die anderen Standardmassen die Werte der Tabellen 1 - 3, sind diese höheren Werte anzuwenden (siehe IEM OPS 1.620(g)).

(h) Wird festgestellt, dass für einen geplanten Flug die Masse einer erheblichen Anzahl von Fluggästen einschließlich Handgepäck augenscheinlich die Standardmassen überschreitet, hat der Luftfahrtunternehmer die tatsächliche Masse dieser Fluggäste durch Wägung zu ermitteln oder einen entsprechenden Zuschlag hinzuzurechnen (siehe IEM OPS 1.620(h) & (i)).

(i) Werden für aufgegebenes Gepäckstücke Standardmassen verwendet und ist zu erwarten, dass eine erhebliche Anzahl von aufgegebenen Fluggastgepäckstücken die Standardmasse überschreitet, hat der Luftfahrtunternehmer die tatsächliche Masse dieser Gepäckstücke durch Wägung zu ermitteln oder einen entsprechenden Zuschlag hinzuzurechnen (siehe IEM OPS 1.620(h) & (i)).

(j) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen,

dass dem Kommandanten mitgeteilt wird, wenn für die Bestimmung der Masse der Ladung nicht das Standardverfahren angewandt wurde, und

dass dieses Verfahren in den Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage vermerkt ist.

JAR-OPS 1.625 Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.625)

(a) Vor jedem Flug hat der Luftfahrtunternehmer Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage zu erstellen, in denen die Ladung und deren Verteilung angegeben sind. Mit den Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage muss der Kommandant feststellen können, ob mit der Ladung und deren Verteilung die Masse- und Schwerpunktgrenzen des Flugzeugs eingehalten werden. Die Person, die die Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage erstellt, muss in den Unterlagen namentlich genannt sein. Die Person, die die Beladung des Flugzeugs überwacht, hat durch ihre Unterschrift zu bestätigen, dass die Ladung und deren Verteilung mit den Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage übereinstimmen.

Diese Unterlagen bedürfen der Zustimmung durch den Kommandanten; seine Zustimmung erfolgt durch Gegenzeichnung oder ein gleichwertiges Verfahren (siehe auch JAR-OPS 1.1055(a)(12)).

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren für kurzfristig auftretende Änderungen der Ladung festzulegen (last minute change).

(c) Mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde kann der Luftfahrtunternehmer ein von den Absätzen (a) und (b) abweichendes Verfahren anwenden.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.605

Masse und Schwerpunktlage - Allgemeines siehe JAR-OPS 1.605

(a) *Bestimmung der Betriebsleermasse des Flugzeugs*

(1) *Wägung des Flugzeugs*

(i) Neuhergestellte, im Herstellerbetrieb gewogene Flugzeuge können ohne erneute Wägung in Betrieb genommen werden, wenn die Wägeberichte im Fall von Umbauten oder Änderungen am Flugzeug entsprechend angepaßt worden sind. Flugzeuge, die ein JAA-Luftfahrtunternehmer mit einem genehmigten Kontrollprogramm zur Überwachung der Masse einem anderen JAA-Luftfahrtunternehmer mit einem genehmigten Programm überläßt, müssen von dem Luftfahrtunternehmer, der das Flugzeug übernimmt, vor der Inbetriebnahme nicht erneut gewogen werden, es sei denn, die letzte Wägung liegt mehr als 4 Jahre zurück.

(ii) Die Masse und die Schwerpunktlage jedes Flugzeugs sind in regelmäßigen Abständen neu zu ermitteln. Die höchstzulässige Zeitspanne zwischen zwei Wägungen muss vom Luftfahrtunternehmer festgelegt werden und muss die Bestimmungen des JAR-OPS 1.605(b) erfüllen. Außerdem sind bei einer kumulativen Veränderung der Betriebsleermasse von mehr als $\pm 0,5\%$ der höchstzulässigen Landemasse oder bei einer kumulativen Änderung der Schwerpunktlage von mehr als $\pm 0,5\%$ der mittleren Flügeltiefe die Masse und die Schwerpunktlage jedes Flugzeugs neu zu ermitteln, entweder durch

(A) Wägung oder

(B) Berechnung, wenn der Luftfahrtunternehmer nachweisen kann, dass die gewählte Berechnungsmethode geeignet ist.

(2) *Flottenmasse und Flottenschwerpunktlage*

(i) Für eine Flotte oder Gruppe von Flugzeugen derselben Baureihe und Ausstattung darf eine mittlere Betriebsleermasse und Schwerpunktlage als Flottenmasse und Flottenschwerpunktlage verwendet werden, vorausgesetzt, die Betriebsleermassen und Schwerpunktlagen der einzelnen Flugzeuge entsprechen den in Absatz (a)(2)(ii) aufgeführten Toleranzen. Darüber hinaus sind die in den nachfolgenden Absätzen (a)(2)(iii), (a)(2)(iv) und (a)(3) festgelegten Kriterien anzuwenden.

(ii) *Toleranzen*

(A) Weicht die durch Wägung ermittelte oder die berechnete Betriebsleermasse eines Flugzeugs einer Flotte um mehr als $\pm 0,5\%$ der höchstzulässigen Landemasse von der festgelegten Betriebsleermasse der Flotte oder die Schwerpunktlage um mehr als $\pm 0,5\%$ der mittleren Flügeltiefe von der Schwerpunktlage der Flotte ab, ist das Flugzeug aus dieser Flotte herauszunehmen. Es können getrennte Flotten mit jeweils eigener mittlerer Flottenmasse gebildet werden.

(B) Liegt die Flugzeugmasse innerhalb der Betriebsleermassentoleranz der Flotte, die Schwerpunktlage jedoch außerhalb der zulässigen Flottentoleranz, darf das Flugzeug weiterhin mit der Betriebsleermasse der Flotte, jedoch mit einem eigenen Wert für die Schwerpunktlage, betrieben werden.

(C) Unterscheidet sich ein Flugzeug von anderen Flugzeugen der Flotte durch bestimmte Merkmale, für die eine genaue Berechnung möglich ist, z.B. Küchen- oder Sitzanordnung, und führen diese Unterschiede zu einer Überschreitung der Flottentoleranzen, darf das Flugzeug in der Flotte verbleiben, wenn die

Angaben über seine Masse und/oder Schwerpunktlage entsprechend berichtigt werden.

(D) Flugzeuge, für die die mittlere Flügeltiefe nicht bekannt ist, müssen mit den Werten ihrer individuellen Masse und Schwerpunktlage betrieben werden oder einem besonderen Untersuchungs- und Genehmigungsverfahren unterzogen werden.

(iii) *Verwendung von Flottenwerten*

(A) Nach der Wägung des Flugzeugs oder wenn die Ausrüstung oder die Ausstattung des Flugzeugs verändert worden ist, hat der Luftfahrtunternehmer zu überprüfen, ob das Flugzeug innerhalb der in Absatz (a)(2)(ii) festgelegten Toleranzen liegt.

(B) Flugzeuge, die seit der letzten Flottenmassenbestimmung nicht gewogen worden sind, können in der Flotte verbleiben und mit Flottenwerten betrieben werden, wenn die einzelnen Werte rechnerisch angepaßt worden sind und innerhalb der in Absatz (a)(2)(ii) festgelegten Toleranzen liegen. Liegen diese Werte nicht innerhalb dieser Toleranzen, muss der Luftfahrtunternehmer entweder neue Flottenwerte, die die Bedingungen der Absätze (a)(2)(i) und (a)(2)(ii) erfüllen, ermitteln oder die Flugzeuge, die nicht innerhalb der Grenzen liegen, mit ihren individuellen Werten betreiben.

(C) Ein Flugzeug darf in eine mit Flottenwerten betriebene Flotte nur aufgenommen werden, wenn der Luftfahrtunternehmer durch Wägung oder Berechnung festgestellt hat, dass die tatsächlichen Werte des Flugzeugs innerhalb der in Absatz (a)(2)(ii) festgelegten Toleranzen liegen.

(iv) Um Absatz (a)(2)(i) zu erfüllen, müssen die Flottenwerte zumindest nach einer jeden Flottenmassenbestimmung angepaßt werden.

(3) *Anzahl der Flugzeuge, die gewogen werden müssen, um Flottenwerte aufrechtzuerhalten*

(i) Der Luftfahrtunternehmer hat zwischen zwei Flottenmassenbestimmungen Flugzeuge in einer Mindestanzahl entsprechend der nachstehenden Tabelle zu wiegen, wobei 'n' die Anzahl der Flugzeuge in einer Flotte ist, für die Flottenwerte verwendet werden.

Anzahl Flugzeuge in der Flotte ('n')	Mindestanzahl der Wägungen
2 oder 3	n
4 bis 9	$\frac{n+3}{2}$
10 oder mehr	$\frac{n+51}{10}$

(ii) Für die Wägung sollen aus der Flotte die Flugzeuge ausgewählt werden, deren Wägung am längsten zurückliegt.

(iii) Der Zeitraum zwischen zwei Flottenmassenbestimmungen darf 48 Monate nicht überschreiten.

(4) *Wägung*

(i) Die Wägung ist entweder vom Hersteller oder von einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchzuführen.

(ii) Es sind die üblichen Vorkehrungen in Übereinstimmung mit bewährten Verfahren zu treffen, insbesondere:

(A) sind Flugzeug und Ausrüstung auf Vollständigkeit zu prüfen;

(B) sind Flüssigkeiten ordnungsgemäß zu berücksichtigen;

(C) ist sicherzustellen, dass das Flugzeug sauber ist; und

(D) ist sicherzustellen, dass die Wägung in einem geschlossenen Gebäude durchgeführt wird.

(iii) Wiegeeinrichtungen sind ordnungsgemäß zu kalibrieren, auf Null einzustellen und in Übereinstimmung mit den Anweisungen des Her-

stellers einzusetzen. Innerhalb von 2 Jahren oder einer vom Hersteller der Wiegeeinrichtung festgelegten Frist, maßgebend ist der kürzere der beiden Zeiträume, sind die Anzeigeskalen vom Hersteller, von einer öffentlichen Eichstelle oder von einer dafür anerkannten Organisation zu kalibrieren. Mit der Einrichtung muss sich die Flugzeugmasse hinreichend genau ermitteln lassen (siehe AMC zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.605, Paragraph (a)(4)(iii)).

(b) *Spezielle Standardmassen für die Nutzlast*

Zusätzlich zu den Standardmassen für Fluggäste und aufgegebenes Gepäck kann der Luftfahrtunternehmer bei der Luftfahrtbehörde für andere Teile der Ladung Standardmassen genehmigen lassen.

(c) *Beladung des Flugzeugs*

(1) Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass die Beladung seiner Flugzeuge unter Aufsicht qualifizierten Personals erfolgt.

(2) Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass das Laden der Fracht in Übereinstimmung mit den für die Berechnung der Flugzeugmasse und Flugzeug-schwerpunktlage verwendeten Daten erfolgt.

(3) Der Luftfahrtunternehmer hat die zusätzlichen strukturellen Belastungsgrenzen, wie etwa die Festigkeitsgrenzen der Kabinen- und Frachtraumböden, die höchstzulässige Beladung pro laufendem Meter, die höchstzulässige Zuladungsmasse pro Frachtabteil und/oder die höchstzulässige Sitzplatzkapazität, zu beachten.

(d) *Grenzen der Schwerpunktlagen*

(1) *Betriebsschwerpunktbereich (operational CG envelope)*

Werden Sitzplätze nicht zugewiesen und werden Auswirkungen der Fluggastanzahl pro Sitzreihe, der Frachtmasse in den einzelnen Frachtabteilen und der Kraftstoffmasse in den einzelnen Kraftstofftanks für die Berechnung der Schwerpunktlage nicht genau berücksichtigt, ist der zulässige Schwerpunktbereich mit Betriebssicherheitsreserven zu versehen. Bei der Ermittlung dieser Reserve für die Schwerpunktlage sind mögliche Abweichungen von der angenommenen Verteilung der Ladung zu berücksichtigen. Ferner hat der Luftfahrt-

unternehmer Verfahren festzulegen, die sicherstellen, dass bei extremer Sitzplatzwahl in Längsrichtung korrigierende Maßnahmen durch die Besatzung ergriffen werden. Die Reserve für die Schwerpunktlage mit den dazugehörigen Betriebsverfahren, einschließlich der Annahmen für die Verteilung der Fluggäste in der Kabine, müssen den behördlichen Anforderungen genügen (siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.605(d)).

(2) *Schwerpunktlage im Fluge*

Zusätzlich zu den Bestimmungen des Absatzes (d)(1) hat der Luftfahrtunternehmer nachzuweisen, dass die Verfahren der ungünstigsten Veränderung der Schwerpunktlage im Fluge durch Ortsveränderungen der Insassen und den Verbrauch oder das Umpumpen von Kraftstoff Rechnung tragen.

**Anhang 1 zu JAR-OPS 1.620(f)
Festlegung des Gebietes für innereuropäische Flüge**

Innereuropäische Flüge im Sinne der JAR-OPS 1.620(f) sind Flüge, die keine Inlandsflüge sind, und die innerhalb des durch folgende Punkte beschriebenen Gebietes durchgeführt werden:

N7200	E04500
N4000	E04500
N3500	E03700
N3000	E03700
N3000	W00600
N2700	W00900
N2700	W03000
N6700	W03000
N7200	W01000
N7200	E04500

**Anhang 1 zu JAR-OPS 1.620(g)
Verfahren für die Ermittlung anderer Standardmassewerte für Fluggäste und Gepäck**
(siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.620(g))

(a) *Fluggäste*

(1) *Wägung auf Stichprobenbasis*

Der Mittelwert der Masse für Fluggäste und deren Handgepäck ist durch Wägung auf Stichprobenbasis zu ermitteln. Die

Stichprobenauswahl muss nach Art und Umfang für das Fluggastvolumen repräsentativ sein und muss die Betriebsart, die Häufigkeit der Flüge auf den verschiedenen Flugstrecken, ankommende und abgehende Flüge, die jeweilige Jahreszeit und die Sitzplatzkapazität des Flugzeugs berücksichtigen.

(2) *Stichprobenumfang*

Der Wägungsdurchführungsplan muss mindestens das Wiegen der größeren Fluggastanzahl umfassen, die sich aus (i) oder (ii) ergibt:

- (i) Eine Anzahl von Fluggästen, die sich unter Anwendung normaler statistischer Verfahren und auf der Grundlage einer Genauigkeit von 1% für die Ermittlung einer mittleren Masse für alle Erwachsenen und von 2% für die Ermittlung einer mittleren Masse getrennt für Männer und Frauen ergibt. Das statistische Verfahren mit einem Beispiel für die Berechnung des erforderlichen Mindeststichprobenumfangs und der mittleren Masse ist im IEM OPS 1.620(g) enthalten;

- (ii) Für Flugzeuge mit:

(A) einer Fluggastsitzplatzkapazität von 40 oder mehr, eine Anzahl von insgesamt 2000 Fluggästen; oder

(B) einer Fluggastsitzplatzkapazität von weniger als 40 eine Anzahl von Fluggästen von insgesamt 50 multipliziert mit der Fluggastsitzplatzkapazität.

(3) *Massewerte für Fluggäste*

Die Massewerte für Fluggäste müssen persönliche Gegenstände, die beim Einsteigen in das Flugzeug mitgeführt werden, einschließen. Werden Zufallsstichproben von Fluggastmassewerten genommen, sind Kleinkinder zusammen mit der erwachsenen Begleitperson zu wiegen (siehe JAR-OPS 1.607(e) und JAR-OPS 1.620(c), (d) & (e)).

(4) *Ort der Wägung*

Die Wägung der Fluggäste hat so nah wie möglich am Flugzeug und an einem Ort

zu erfolgen, der eine Veränderung der Masse der Fluggäste durch Zurücklassen persönlicher Gegenstände oder Mitnahme weiterer persönlicher Gegenstände vor dem Einsteigen in das Flugzeug unwahrscheinlich macht.

(5) *Waage*

Für das Wiegen der Fluggäste ist eine Waage mit einer Tragkraft von mindestens 150 kg zu verwenden. Die Masse muss mindestens in Schritten von höchstens 500 g angezeigt werden. Die Genauigkeit der Waage muss innerhalb von 0,5% oder 200 g liegen, wobei der größere Wert maßgebend ist.

(6) *Aufzeichnung der Wiegeergebnisse*

Für jeden betroffenen Flug sind die Massen der Fluggäste, die entsprechende Fluggastkategorie (d.h. Männer, Frauen oder Kinder) und die Flugnummer aufzuzeichnen.

(b) *Aufgegebenes Gepäck*

Für das statistische Verfahren zur Ermittlung anderer Standardmassewerte für Gepäck auf der Grundlage von mittleren Gepäckmassen für den erforderlichen Stichprobenumfang gelten die Bestimmungen des Absatzes (a)(1) entsprechend (siehe auch IEM OPS 1.620(g)). Für Gepäck liegt die Genauigkeit bei 1%. Es sind mindestens 2000 aufgegebene Gepäckstücke zu wiegen.

(c) *Ermittlung anderer Standardmassewerte für Fluggäste und aufgegebenes Gepäck*

(1) Um sicherzustellen, dass durch die Verwendung anderer Standardmassewerte für Fluggäste und aufgegebenes Gepäck anstelle der tatsächlichen durch Wägung ermittelten Massen die Betriebssicherheit nicht beeinträchtigt wird, ist eine statistische Analyse durchzuführen (siehe IEM OPS 1.620(g)). Für die sich daraus ergebenden mittleren Massewerte für Fluggäste und Gepäck gilt folgendes:

(2) Für Flugzeuge mit 20 oder mehr Fluggastsitzen können diese mittleren Massewerte als Standardmassewerte für Männer und Frauen verwendet werden.

(3) Für kleinere Flugzeuge sind folgende Massezuschläge zu den mittleren Fluggastmassewerten hinzuzufügen, um die Standardmassewerte zu erhalten:

Anzahl der Fluggast-sitze	Massezuschlag
1 - 5 Sitze	16 kg
6 - 9 Sitze	8 kg
10 - 19 Sitze	4 kg

Für Flugzeuge mit 30 oder mehr Fluggast-sitzen können anstelle getrennter Standard-massewerte für Männer und Frauen gemeinsame Standardmassewerte für Erwachsene verwendet werden. Für Flugzeuge mit 20 oder mehr Fluggast-sitzen können die nach diesem Anhang ermittelten Standardmassewerte für Gepäck verwendet werden.

(4) der Luftfahrtunternehmer kann der Luftfahrtbehörde einen detaillierten Wägungsdurchführungsplan zur Genehmigung vorlegen und eine Abweichung von den geänderten Standardmassewerten genehmigt bekommen, wenn diese Abweichung nach dem in diesem Anhang enthaltenen Verfahren ermittelt wurde. Die Abweichungen sind spätestens alle 5 Jahre zu überprüfen (siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.620(g), Absatz (c)(4)).

(5) Die Standardmassewerte für Erwachsene sind auf der Grundlage eines Verhältnisses Männer zu Frauen von 80:20 für alle Flüge, außer für Feriencharterflüge, zu bestimmen; für Feriencharterflüge ist ein Verhältnis von 50:50 anzunehmen. Beantragt der Luftfahrtunternehmer für bestimmte Flugstrecken oder Flüge die Genehmigung eines anderen Verhältnisses, hat er der Luftfahrtbehörde Daten vorzulegen, aus denen hervorgeht, dass das abweichende Verhältnis Männer zu Frauen auf der sicheren Seite liegt und dadurch mindestens 84% der tatsächlichen Verhältnisse Männer zu Frauen abgedeckt sind, wobei eine Stichprobe von mindestens auf mindestens 100 repräsentativen Flügen zu verwenden ist.

(6) Die mittleren Massewerte sind auf volle Kilogramm zu runden. Die Massewerte für aufgegebenes Gepäck sind auf halbe Kilogramm zu runden.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.625 Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage

(siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.625)

(a) *Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage*

(1) *Inhalt*

(i) Die Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage müssen folgende Angaben enthalten:

(A) Flugzeugkennzeichen und Flugzeugmuster;

(B) Flugnummer und Datum;

(C) Identität des Kommandanten;

(D) Identität der Person, die die Unterlagen erstellt hat;

(E) die Betriebsleermasse und die dazugehörige Schwerpunktlage des Flugzeugs;

(F) die Kraftstoffmasse beim Start und die Masse des Kraftstoffs für die Flugphase (trip fuel);

(G) die Masse von Verbrauchsmitteln außer Kraftstoff;

(H) die Ladung, unterteilt in Fluggäste, Gepäck, Fracht, Ballast, etc.;

(I) die Abflugmasse, Landemasse und Leertankmasse;

(J) die Verteilung der Ladung;

(K) die zutreffenden Flugzeugschwerpunktlagen und

(L) die Grenzwerte für Masse und Schwerpunktlage.

(ii) Mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde kann der Luftfahrtunternehmer in den Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage einige der obigen Angaben weglassen.

(2) *Kurzfristig auftretende Änderungen*

Treten nach Fertigstellung der Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage kurzfristig Änderungen ein, ist der Kommandant darüber zu unterrichten. Diese Änderungen sind in die Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage aufzunehmen. Die für eine kurzfristig auftretende Änderung höchstzulässige Änderung der Fluggastanzahl oder der Zuladung im Frachtraum ist im Betriebshandbuch anzugeben. Werden diese Werte überschrit-

ten, sind die Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage neu zu erstellen.

(b) *Rechnergestützte Systeme*

Werden die Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage rechnergestützt erstellt, hat der Luftfahrtunternehmer die Integrität der Ausgabedaten zu überprüfen. Er hat ein Verfahren festzulegen, mittels dessen geprüft wird, ob Änderungen der eingegebenen Grunddaten richtig in das System eingehen und ob die Anlage fortlaufend ordnungsgemäß arbeitet, indem die Ausgabedaten spätestens alle 6 Monate überprüft werden.

(c) *Bordseitige Systeme zur Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage*

Die Verwendung einer bordseitigen Rechneranlage als Hauptquelle zur Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage für die Flugvorbereitung bedarf der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde.

(d) *Datenverbindung*

Werden die Angaben über Masse und Schwerpunktlage über Datenverbindung an Bord des Flugzeugs übermittelt, ist eine Kopie der endgültigen Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage in der vom Kommandanten bestätigten Fassung am Boden aufzubewahren.

ABSCHNITT K - INSTRUMENTE UND AUSRÜSTUNGEN

JAR-OPS 1.630 Allgemeines

(Siehe IEM OPS 1.630)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass ein Flug nur angetreten wird, wenn die in diesem Abschnitt geforderten Instrumente und Ausrüstungen:

(1) in Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften, einschließlich der Mindestleistungsanforderungen und der Betriebs- und Bauvorschriften zugelassen und eingebaut sind, ausgenommen Ausrüstungsteile nach Absatz (c); und

(2) in einem für den vorgesehenen Betrieb funktionstüchtigen Zustand sind, außer wenn in der Mindestausrüstungsliste gemäß JAR-OPS 1.030 andere Festlegungen getroffen wurden.

(b) Die Mindestleistungsanforderungen für Instrumente und Ausrüstungen sind die in der JAR-TSO aufgeführten anwendbaren Joint Technical Standard Orders (JTSO), es sei denn, in den Betriebs- oder Bauvorschriften sind abweichende Leistungsanforderungen festgelegt. Instrumente und Ausrüstungen, die bei Inkrafttreten der JAR-OPS andere Entwurfs- und Leistungsanforderungen als die JTSO erfüllen, dürfen weiterhin betrieben oder eingebaut werden, es sei denn, in diesem Abschnitt sind zusätzliche Anforderungen festgelegt. Instrumente und Ausrüstungen, die bereits zugelassen sind, müssen eine geänderte JTSO oder eine geänderte andere Spezifikation nicht erfüllen, es sei denn, eine rückwirkende Anwendung ist vorgeschrieben.

(c) Ausrüstungsteile, die keiner Zulassung bedürfen:

(1) Sicherungen gemäß JAR-OPS 1.635;

(2) elektrische Taschenlampen nach JAR-OPS 1.640(a)(4);

(3) Uhr gemäß JAR-OPS 1.650(b) und 1.652(b);

(4) Kartenhalter gemäß JAR-OPS 1.652(n);

(5) Bordapotheke gemäß JAR-OPS 1.745;

(6) medizinische Notfallausrüstung gemäß JAR-OPS 1.755;

(7) Megaphone gemäß JAR-OPS 1.810;

(8) Überlebensausrüstung und pyrotechnische Signalmittel gemäß JAR-OPS 1.835(a) und (c); und

(9) Treibanker und Ausrüstung gemäß JAR-OPS 1.840 zum Festmachen, Verankern oder Manövrieren von Wasser- und Amphibienflugzeugen auf dem Wasser.

(d) Ist die Benutzung einer Ausrüstung während des Fluges durch ein Flugbesatzungsmitglied von dessen Platz aus vorgesehen, muss diese Ausrüstung von dem Platz dieses Flugbesatzungsmitglieds aus leicht zu betätigen sein. Ist eine Ausrüstung durch mehr als ein Flugbesatzungsmitglied zu betätigen, muss sie so eingebaut sein, dass sie von jedem Platz, von dem aus sie bedient werden muss, leicht betätigt werden kann.

(e) Instrumente müssen so angeordnet sein, dass das Flugbesatzungsmitglied, das sie benutzen soll, die Anzeigen mit möglichst geringer Veränderung seiner Sitzposition und seiner Blickrichtung in Flugrichtung leicht sehen kann. Wenn in einem Flugzeug, das von mehr als einem Flugbesatzungsmitglied bedient wird, ein Instrument nur einfach gefordert wird, muss es so eingebaut sein, dass es von den jeweiligen Flugbesatzungsplätzen aus sichtbar ist.

JAR-OPS 1.635 Elektrische Sicherungen

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug, in dem im Fluge austauschbare Schmelzsicherungen verwendet werden, nur betreiben, wenn Ersatzsicherungen verfügbar sind, und zwar mindestens 10% der Anzahl dieser Sicherungen für jeden Nennwert, jedoch mindestens drei Sicherungen eines jeden Nennwertes.

JAR-OPS 1.640 Flugzeugbeleuchtung

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nur betreiben, wenn dieses ausgerüstet ist:

(a) für Flüge am Tage:

(1) mit einer Zusammenstoßwarnlichtanlage;

(2) mit einer über die elektrische Anlage des Flugzeugs versorgten Beleuchtung für alle für den sicheren Betrieb des Flugzeugs wesentlichen Instrumente und Ausrüstungen;

(3) mit einer über die elektrische Anlage des Flugzeugs versorgten Beleuchtung für alle Fluggasträume; und

(4) für jedes vorgeschriebene Besatzungsmitglied mit einer elektrischen Taschenlampe, die von dem vorgesehenen Sitz des Besatzungsmitglieds leicht erreichbar ist;

(b) für Flüge bei Nacht zusätzlich zu der unter Absatz (a) genannten Ausrüstung:

(1) mit Navigations-/Positionslichtern; und

(2) mit zwei Landescheinwerfern oder einem einzelnen Scheinwerfer mit zwei getrennt versorgten Leuchtfäden; und,

(3) wenn es sich um Wasser- und Amphibienflugzeuge handelt, mit Lichtern, die die internationalen Richtlinien zur Vermeidung von Zusammenstößen auf See erfüllen.

JAR-OPS 1.645 Scheibenwischer

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg nur betreiben, wenn für jeden Pilotenarbeitsplatz ein Scheibenwischer oder eine gleichwertige Einrichtung vorhanden ist, um bei Niederschlag einen Teil der Windschutzscheibe freizuhalten,.

JAR-OPS 1.650 VFR-Flüge am Tage - Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung

(siehe AMC OPS 1.650/1.652)

(siehe IEM OPS 1.650/1.652)

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nach Sichtflugregeln (VFR) am Tag nur betreiben, wenn die folgenden Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörigen Ausrüstungen vorhanden sind:

(a) ein Magnetkompass;

(b) eine genau gehende Uhr, die Stunden, Minuten und Sekunden anzeigt;

(c) ein Feinhöhenmesser, der die Höhe in Fuß anzeigt, mit einer Unterskala in Hektopascal/Millibar, auf der jeder im Flug zu erwartende barometrische Druck eingestellt werden kann;

(d) ein Fahrtmesser, der die Flugeschwindigkeit in Knoten anzeigt;

(e) ein Variometer;

(f) ein Wendeweiger mit Scheinlot oder ein Drehkoordinator mit Scheinlot;

(g) ein Fluglageanzeiger;

(h) ein stabilisierter Kurskreisel; und

(i) ein Außenluftthermometer mit Anzeige im Cockpit in Grad Celsius (siehe AMC OPS 1.650(i) und 1.652(i)).

(j) Für Flüge von nicht mehr als 60 Minuten Dauer mit Start und Landung auf demselben Flugplatz und innerhalb einer Entfernung von höchstens 50 NM von diesem Flugplatz können sämtliche in den obigen Absätzen (f), (g) und (h) und in den nachfolgenden Unterabsätzen (k)(4), (k)(5) und (k)(6) vorgeschriebenen Instrumente entweder durch einen Wendeweiger mit Scheinlot oder einen Drehkoordinator mit Scheinlot oder durch einen Fluglageanzeiger zusammen mit einem Scheinlot ersetzt werden.

(k) Sind zwei Piloten vorgeschrieben, müssen für den Kopiloten folgende separate Instrumente vorhanden sein:

(1) ein Feinhöhenmesser, der die Höhe in Fuß anzeigt, mit einer Unterskala in Hektopascal/Millibar, auf der jeder im Flug zu erwartende barometrische Druck eingestellt werden kann;

(2) ein Fahrtmesser, der die Flugeschwindigkeit in Knoten anzeigt;

(3) ein Variometer;

(4) ein Wendeweiger mit Scheinlot oder ein Drehkoordinator mit Scheinlot;

(5) ein Fluglageanzeiger; und

(6) ein stabilisierter Kurskreisel.

(l) Jede Fahrtmesseranlage muss über eine Pitotrohrbeheizung oder über eine gleichwertige Einrichtung verfügen, um eine Fehlfunktion infolge Kondensation oder Vereisung zu verhindern, bei

(1) Flugzeugen, deren höchstzulässige Startmasse mehr als 5700 kg oder deren höchste genehmigte Fluggastsitzanzahl mehr als 9 beträgt;

(2) Flugzeugen, die in einem ICAO-Mitgliedstaat am oder nach dem 1. April 1999 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben.

(m) Wenn gefordert wird, dass Instrumente doppelt vorhanden sind, schließt diese Forderung für jeden Piloten eigene Anzeigen

und gegebenenfalls eigene Wahlschalter oder andere zugehörige Ausrüstungen ein.

(n) Alle Flugzeuge müssen mit Einrichtungen versehen sein, die anzeigen, wenn die vorgeschriebenen Fluginstrumente nicht ordnungsgemäß mit Energie versorgt werden; und

(o) alle Flugzeuge, deren Kompressibilitätsgrenzwerte auf den vorgeschriebenen Fahrtmessern nicht anderweitig angezeigt werden, müssen mit einer Machzahlanzeige an jedem Pilotenplatz ausgerüstet sein.

(p) Ein Luftfahrtunternehmer darf keinen Flug unter Sichtflugbedingungen bei Tag durchführen, außer das Flugzeug ist für alle Flugbesatzungsmitglieder mit einer Aufgabe im Cockpit mit Kopfhörern und mit angebautem Mikrofon oder gleichwertig ausgerüstet.

JAR-OPS 1.652 IFR- oder Nachtflugbetrieb - Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörige Ausrüstung

(siehe AMC OPS 1.650/1.652)

(siehe IEM OPS 1.650/1.652)

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nach Instrumentenflugregeln (IFR) oder nach Sichtflugregeln bei Nacht nur betreiben, wenn die folgenden Flug- und Navigationsinstrumente und zugehörigen Ausrüstungen vorhanden sind:

(a) ein Magnetkompass;

(b) eine genau gehende Uhr, die Stunden, Minuten und Sekunden anzeigt;

(c) zwei Feinhöhenmesser, die die Höhe in Fuß anzeigen, mit Unterskala in Hektopascal/Millibar, auf der jeder im Flug zu erwartende barometrische Druck eingestellt werden kann. Nach dem 1. April 2002 müssen diese Höhenmesser eine Trommelzähleranzeige oder eine ähnliche Darstellung haben; ;

(d) eine Fahrtmesseranlage mit Pitotrohrbeheizung oder einer gleichwertigen Einrichtung, um eine Fehlfunktion infolge Kondensation oder Vereisung zu verhindern; ab dem 1. April 1999 einschließlich einer Warnanzeige bei Ausfall der Pitotrohrbeheizung. Diese Warnanzeige ist nicht gefordert für Flugzeuge mit einer höchsten genehmigten Fluggastplatzanzahl von 9 oder weniger oder mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5700 kg oder weniger und sofern das derzeitige Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 1. April 1998 ausgestellt worden ist (siehe AMC OPS 1.652(d) & (k)(2));

(e) ein Variometer;

(f) ein Wendezeiger mit Scheinlot;

(g) ein Fluglageanzeiger;

(h) ein stabilisierter Kurskreisel;

(i) ein Außenluftthermometer mit Anzeige im Cockpit in Grad Celsius (siehe AMC OPS 1.650(i) und 1.652(i)); und

(j) zwei unabhängige Systeme für statischen Druck. Für propellergetriebene Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5700 kg oder weniger ist eine Anlage für statischen Druck mit einer alternativen Entnahmestelle für statischen Druck zulässig.

(k) Sind zwei Piloten vorgeschrieben, müssen für den Kopiloten folgende separate Instrumente vorhanden sein:

(1) ein Feinhöhenmesser, der die Höhe in Fuß anzeigt, mit einer Unterskala, in Hektopascal/Millibar, auf der jeder im Flug zu erwartende barometrische Druck eingestellt werden kann; dieser Feinhöhenmesser kann einer der beiden in Absatz (c) geforderten Höhenmesser sein. Nach dem 1. April 2002 müssen diese Höhenmesser eine Trommelzähleranzeige oder eine ähnliche Darstellung haben;

(2) eine Fahrtmesseranlage mit Pitotrohrbeheizung oder einer gleichwertigen Einrichtung, um eine Fehlfunktion infolge Kondensation oder Vereisung zu verhindern; ab dem 1. April 1999 einschließlich einer Warnanzeige bei Ausfall der Pitotrohrbeheizung. Diese Warnanzeige ist nicht gefordert für Flugzeuge mit einer höchsten genehmigten Fluggastplatzanzahl von 9 oder weniger oder mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5700 kg oder weniger und sofern das derzeitige Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 1. April 1998 ausgestellt worden ist (siehe AMC OPS 1.650(d) & 1.652 (k)(2));

(3) ein Variometer;

(4) ein Wendezeiger mit Scheinlot;

(5) ein Fluglageanzeiger; und

(6) ein stabilisierter Kurskreisel;

(l) Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg oder mit einer höchsten genehmigten Fluggastplatzanzahl von mehr als 9 müssen außerdem mit einem unabhängigen Reserveinstrument zur Fluglageanzeige ausgerüstet sein, das von

jedem Pilotensitz aus benutzt werden kann und das:

(1) während des normalen Betriebes ständig mit Energie versorgt wird und nach vollständigem Ausfall der normalen Stromversorgung aus einer Energiequelle, die unabhängig von der normalen Stromversorgung ist, gespeist wird;

(2) nach vollständigem Ausfall der normalen Stromversorgung mindestens 30 Minuten lang zuverlässig arbeitet, unter Berücksichtigung anderer Verbraucher, die aus der Notstromquelle versorgt werden, und der Betriebsverfahren;

(3) unabhängig von allen anderen Fluglageanzeigergeräten arbeitet;

(4) bei vollständigem Ausfall der normalen Stromversorgung automatisch in Betrieb ist; und

(5) in allen Betriebsphasen ausreichend beleuchtet ist;

ausgenommen hiervon sind Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5700 kg oder weniger, die am 1. April 1995 bereits in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen waren und die mit einem Reserveinstrument zur Fluglageanzeige auf der linken Instrumententafel ausgestattet sind.

(m) Es muss für die Flugbesatzung klar ersichtlich sein, wenn das in Absatz (l) geforderte Reserveinstrument zur Fluglageanzeige mit Notstromversorgung arbeitet. Ist für das Instrument eine eigene Stromquelle vorhanden, muss entweder auf dem Instrument selbst oder auf der Instrumententafel angezeigt werden, wenn diese Versorgung in Betrieb ist. Diese Forderung muss spätestens bis zum 1. April 2000 erfüllt sein.

(n) Ein Kartenhalter, der so angebracht ist, dass eine gute Lesbarkeit der Karten gewährleistet ist, und der für Nachtflugbetrieb beleuchtet werden kann.

(o) Ist ein Reserveinstrument zur Fluglageanzeige entsprechen JAR 25.1303(b)(4) oder gleichwertig eingebaut, so können die Wendezeiger mit Scheinlot durch Scheinlotanzeiger ersetzt werden.

(p) Wenn gefordert wird, dass Instrumente in doppelter Ausführung vorhanden sind, schließt diese Forderung für jeden Piloten eigene Anzeigen und gegebenenfalls eigene Wahlschalter oder andere zugehörige Ausrüstungen ein.

(q) Alle Flugzeuge müssen mit Einrichtungen versehen sein, die anzeigen, wenn die vorgeschriebenen Fluginstrumente nicht ordnungsgemäß mit Energie versorgt werden; und

(r) alle Flugzeuge, deren Kompressibilitätsgrenzwerte auf den vorgeschriebenen Fahrtmessern nicht angezeigt werden, müssen mit einer Machzahlanzeige an jedem Pilotensitz ausgerüstet sein.

(s) Der Luftfahrtunternehmer darf nur Flüge nach Instrumentenflugregeln oder bei Nacht durchführen, wenn das Flugzeug für jeden vorgeschriebenen Piloten mit einem am Kopfhörer angebauten Mikrofon oder einer gleichwertigen Ausrüstung und mit einer Sendetaste am Steuerhorn ausgerüstet ist (siehe IEM OPS 1.625(s)).

JAR-OPS 1.655 Zusätzliche Ausrüstung für Betrieb mit nur einem Piloten nach IFR oder bei Nacht

Der Luftfahrtunternehmer darf Flüge nach IFR mit nur einem Piloten nur dann durchführen, wenn das Flugzeug über einen Autopiloten mit mindestens Höhen- und Steuerkurshaltung verfügt.

JAR-OPS 1.660 Höhenvorwarnsystem

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Propellerturbinenflugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg oder mit einer höchsten genehmigten Fluggastanzahl von mehr als 9 oder ein Strahlflugzeug nur betreiben, wenn dieses über ein Höhenvorwarnsystem verfügt, das in der Lage ist:

(1) die Flugbesatzung darauf aufmerksam zu machen, dass sich das Flugzeug im Steig- oder im Sinkflug der vorgewählten Höhe nähert; und

(2) die Flugbesatzung mindestens durch ein akustisches Signal darauf aufmerksam zu machen, dass eine vorgewählte Höhe über- oder unterschritten wird.

Ausgenommen von den Bestimmungen dieses Absatzes sind Flugzeuge mit einer höchsten genehmigten Fluggastanzahl von mehr als 9, deren höchstzulässige Startmasse 5700 kg nicht überschreitet und die erstmals vor dem 1. April 1972 in einem JAA-Mitgliedstaat ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben und bereits vor dem 1. April 1995 in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen waren.

JAR-OPS 1.665 Bodenannäherungswarnanlage mit Geländewarnung

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug mit Turbinenantrieb: mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg oder einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 9, nur betreiben, wenn das Flugzeug mit einer Bodenannäherungswarnanlage ausgerüstet ist.

(b) Die Bodenannäherungswarnanlage muss die Flugbesatzung rechtzeitig durch spezifische akustische Signale, die durch optische Signale ergänzt sein können, bezüglich Sinkgeschwindigkeit, Annäherung an den Boden, Höhenverlust nach dem Start oder beim Durchstarten, einer fehlerhaften Landekonfiguration und Unterschreitung des Gleitweges automatisch warnen.

(c) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug mit Turbinenantrieb: mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 15000 kg oder einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 30; nach dem

(1) 1. Oktober 2001 mit der ersten Ausstellung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses an diesem Tag; oder danach; oder

(2) 1. Jänner 2005 für Flugzeuge mit der ersten Ausstellung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses vor dem 1. Oktober 2001

nur betreiben, wenn das Flugzeug mit einer Bodenannäherungswarnanlage ausgerüstet ist, die auch eine vorausschauende Geländewarnung (Terrain Awareness and Warning System TWAS) beinhaltet.

(d) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug mit Turbinenantrieb: mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg aber nicht mehr als 15000 kg oder einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 aber nicht mehr als 30; nach dem

(1) 1. Jänner 2003 für Flugzeuge mit der ersten Ausstellung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses am oder nach dem 1. Jänner 2003

(2) 1. Jänner 2007 für Flugzeuge mit der ersten Ausstellung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses vor dem 1. Jänner 2003

nur betreiben, wenn das Flugzeug mit einer Bodenannäherungswarnanlage ausgerüstet ist, die auch eine vorausschauende

Geländewarnung (Terrain Awareness and Warning System TWAS) beinhaltet.

(e) Die Geländewarnanlage muss die Flugbesatzung rechtzeitig durch spezifische akustische Signale und optische Signale, sowie einer Gelände Anzeige zeitgerecht zur Vermeidung von gesteuerten Flügen ins Gelände (controlled Flight into terrain) automatisch warnen, dabei muss eine Möglichkeit geboten werden, durch Vorwärtssicht die Geländefreiheit zu beurteilen.

JAR-OPS 1.668 Bordseitige Kollisionsschutzanlage

(Siehe AMC OPS 1.668)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug mit Turbinenantrieb:

(1) mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 15000 kg oder einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 30 nach dem 1. Jänner 2000; oder

(2) mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg, aber nicht mehr als 15000 kg, oder einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 19, aber nicht mehr als 30, nach dem 1. Januar 2005,

nur betreiben, wenn das Flugzeug mit einer bordseitigen Kollisionsschutzanlage, die hinsichtlich der Mindestleistungsanforderungen mindestens denen des ACAS II entspricht, ausgerüstet ist.

JAR-OPS 1.670 Bordwetterradar

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf:

(1) ein Flugzeug mit Druckkabine; oder

(2) ein Flugzeug ohne Druckkabine mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg; oder

(3) ein Flugzeug ohne Druckkabine mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 nach dem 1. April 1999

bei Nacht und unter Instrumentenflugwetterbedingungen nur dann in Bereichen betreiben, in denen Gewitter oder andere durch Bordwetterradar erfassbare, potentiell gefährliche Wetterbedingungen entlang der Flugstrecke zu erwarten sind, wenn das Flugzeug mit einem Bordwetterradar ausgerüstet ist.

(b) Mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde darf bei Flugzeugen mit Propellerantrieb und Druckkabine mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 5700 kg und einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von nicht mehr als 9 das Bordwetterradar durch eine andere Ausrüstung ersetzt werden, die in der Lage ist, Gewitter und andere durch Bordwetterradar erfassbare, potentiell gefährliche Wetterbedingungen zu erkennen.

JAR-OPS 1.675 Ausrüstung für Betrieb unter Vereisungsbedingungen

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug unter erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen nur betreiben, wenn es für den Betrieb unter Vereisungsbedingungen zugelassen und ausgerüstet ist.

(b) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug bei Nacht unter erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen nur betreiben, wenn es mit einer Beleuchtung oder einer anderen Einrichtung versehen ist, um die Bildung von Eis visuell zu erkennen oder anderweitig festzustellen. Die Verwendung einer Beleuchtung darf keine Blendung oder Reflexion verursachen, die die Flugbesatzung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben behindert.

JAR-OPS 1.680 Messgerät für kosmische Strahlung

(a) Ein Luftfahrtunternehmer darf kein Flugzeug über 15 000 m (49 000 ft) betreiben, außer

(1) Das Flugzeug ist mit einem Gerät zum ständigen Messen und Anzeigen der Dosisleistung der gesamten ionisierenden Strahlung und Neutronenstrahlung galaktischen und solaren Ursprungs und der kumulativen Dosis für jeden Flug ausgerüstet muss; oder

(2) Ein System zur vierteljährlichen Stichprobenerhebung an Bord ist festgelegt und von der Behörde genehmigt.

(Siehe AMC OPS 1.680(a)(2))

JAR-OPS 1.685 Gegensprechanlage für die Flugbesatzung

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug, für das mehr als ein Flugbesatzungsmitglied vorgeschrieben ist, nur betreiben, wenn das Flugzeug mit einer Gegensprechanlage für die Flugbesatzung mit Kopfhörern und Mikrofonen, jedoch keine Handmikrophone, zur Benutzung durch alle Flugbesatzungsmitglieder ausgerüstet ist. Für Flugzeuge, die am 1. April 1995 in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen waren und erstmals am oder vor dem 1. April 1975 ein Lufttüchtigkeitszeugnis in einem ICAO-Mitgliedstaat erhalten haben, ist eine solche Gegensprechanlage für die Flugbesatzung erst ab dem 1. April 2002 erforderlich.

zungsmittglieder ausgerüstet ist. Für Flugzeuge, die am 1. April 1995 in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen waren und erstmals am oder vor dem 1. April 1975 ein Lufttüchtigkeitszeugnis in einem ICAO-Mitgliedstaat erhalten haben, ist eine solche Gegensprechanlage für die Flugbesatzung erst ab dem 1. April 2002 erforderlich.

JAR-OPS 1.690 Gegensprechanlage für die Besatzung

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse über 15000 kg oder einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 nur betreiben, wenn es mit einer Gegensprechanlage für die Besatzung ausgerüstet ist. Ausgenommen hiervon sind Flugzeuge, die erstmals vor dem 1. April 1965 in einem ICAO-Mitgliedstaat ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben und bereits am 1. April 1995 in einem JAA-Mitgliedstaat eingetragen waren.

(b) Die in Absatz (a) vorgeschriebene Gegensprechanlage für Besatzungsmitglieder muss:

(1) unabhängig von der Kabinen-Lautsprecheranlage arbeiten, ausgenommen Handapparate, Kopfhörer, Mikrophone, Wahlschalter und Rufeinrichtungen;

(2) eine Gegensprechverbindung zwischen dem Cockpit und:

(i) jedem Fluggastraum;

(ii) jeder Küche, die nicht auf einem Fluggastdeck untergebracht ist; und

(iii) jedem Besatzungsraum, der sich nicht auf dem Fluggastdeck befindet und der von einem Fluggastraum aus nicht leicht zugänglich ist,

ermöglichen;

(3) von jedem Platz der vorgeschriebenen Flugbesatzungsmitglieder im Cockpit aus leicht erreichbar und benutzbar sein;

(4) an den vorgeschriebenen Flugbegleiterplätzen in der Nähe eines jeden einzelnen Notausganges oder Notausgangspaars in Fußbodenhöhe leicht erreichbar und benutzbar sein;

(5) über eine Rufeinrichtung mit akustischen oder optischen Signalen zum gegenseitigen Rufen der Flugbesatzungsmitglieder und der Flugbegleiter verfügen;

(6) über eine Möglichkeit verfügen, mit der der Empfänger eines Rufes feststellen kann, ob es sich um einen normalen oder einen Notruf handelt (siehe AMC OPS 1.690(b)(6)); und

(7) für die Verwendung am Boden eine Zweiweg-Verbindung zwischen dem Bodenpersonal und mindestens zwei Flugbesatzungsmitgliedern ermöglichen (siehe IEM OPS 1.690(b)(7)).

JAR-OPS 1.695 Kabinen-Lautsprecheranlage

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 nur betreiben, wenn es über eine eingebaute Kabinen-Lautsprecheranlage verfügt.

(b) Die in Absatz (a) vorgeschriebene Kabinen-Lautsprecheranlage muss:

(1) unabhängig von den Gegensprechanlagen arbeiten, ausgenommen Handapparate, Kopfhörer, Mikrophone, Wahlschalter und Rufeinrichtungen;

(2) von jedem Platz der vorgeschriebenen Flugbesatzung aus zur sofortigen Benutzung leicht erreichbar sein;

(3) für jeden vorgeschriebenen Notausgang in Fußbodenhöhe, neben dem sich ein Flugbegleitersitz befindet, über ein Mikrofon verfügen, das für den auf dem Sitz befindlichen Flugbegleiter leicht erreichbar ist. Ein Mikrofon für mehr als einen Ausgang ist zulässig, wenn die Ausgänge so nahe beieinander liegen, dass eine Kommunikation zwischen den auf ihren Sitzen befindlichen Flugbegleitern ohne Hilfsmittel möglich ist;

(4) an allen Arbeitsplätzen in der Kabine, von denen aus die Anlage zur Benutzung zugänglich ist, innerhalb von 10 Sekunden von einem Flugbegleiter betätigt werden können, und außerdem

(5) so beschaffen sein, dass die Durchsagen an allen Fluggastsitzen, in den Toiletten und an allen Flugbegleitersitzen und -arbeitsplätzen zu hören und zu verstehen sind.

JAR-OPS 1.700 Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit - 1

(siehe ACJ OPS 1.700)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug dessen erstes Lufttüchtigkeitszeug-

nis am oder nach dem 1. April 1998 ausgestellt wurde, nicht betreiben, das ,

(1) ein mehrmotoriges Flugzeug mit Turbinenantrieb und einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 oder

(2) ein Flugzeug mit einer Startmasse von mehr als 5700 kg,

ist, außer wenn es mit einer Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit ausgestattet ist, die, bezogen auf eine Zeitskala, folgendes aufzeichnet:

(i) den Sprechfunkverkehr vom oder zum Cockpit;

(ii) die Hintergrundgeräusche im Cockpit sowie ohne Unterbrechung alle Signale von jedem benutzten, am Kopfhörer angebauten Mikrofon oder Maskenmikrofon;

(iii) die Gespräche der Flugbesatzungsmitglieder im Cockpit, die über die Gegensprechanlagen geführt werden;

(iv) Sprach- oder andere Signale zur Identifizierung der Navigations- oder Anflughilfen, die über den Kopfhörer oder den Lautsprecher übertragen werden; und

(v) Ansagen der Flugbesatzungsmitglieder im Cockpit über die Kabinen-Lautsprecheranlage, sofern eingebaut.

(b) Die Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit muss mindestens die Informationen, die während der letzten zwei Betriebsstunden der Anlage aufgezeichnet wurden, speichern können. Dieser Zeitraum darf für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5700 kg oder weniger auf 30 Minuten verkürzt werden.

(c) Die Aufzeichnung der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit muss automatisch beginnen, bevor das Flugzeug sich mit eigener Motorleistung fortbewegt, und ohne Unterbrechung bis zu dem Zeitpunkt bei der Beendigung des Fluges fortauern, an dem sich das Flugzeug nicht mehr mit eigener Motorleistung fortbewegen kann. Außerdem muss die Aufzeichnung der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit, abhängig von der Verfügbarkeit der Stromversorgung, so früh wie möglich während der Cockpitkontrollen vor dem Anlassen der Triebwerke zu Beginn des Fluges einsetzen und bis zu den

Cockpitkontrollen unmittelbar nach dem Abschalten der Triebwerke zu Ende des Fluges fort dauern.

(d) Die Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit muss eine Einrichtung haben, um ihr Auffinden im Wasser zu erleichtern.

JAR-OPS 1.705 Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit - 2

(siehe ACJ IOS
1.705/1.710)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf nach dem 1. April 2000 ein mehrmotoriges Flugzeug mit Turbinenantrieb, das in der Zeit ab dem 1. Januar 1990 bis einschließlich 31. März 1998 erstmals ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten hat und eine höchstzulässige Startmasse von 5700 kg oder weniger und eine höchste genehmigte Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 hat, nur betreiben, wenn das Flugzeug mit einer Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit ausgestattet ist, die folgendes aufzeichnet:

(1) den Sprechfunkverkehr, der vom oder zum Cockpit gesendet wird;

(2) die Hintergrundgeräusche im Cockpit sowie, soweit möglich, ohne Unterbrechung alle Signale von jedem benutzten, am Kopfhörer angebauten Mikrofon oder Maskenmikrofon;

(3) die Gespräche der Flugbesatzungsmitglieder im Cockpit, die über die Gegensprechanlage geführt werden;

(4) Sprach- oder andere Signale zur Identifizierung der Navigations- und Anflughilfen, die über den Kopfhörer oder den Lautsprecher übertragen werden; und

(5) Ansagen der Flugbesatzungsmitglieder im Cockpit über die Kabinen-Lautsprecheranlage, sofern eingebaut.

(b) Die Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit muss mindestens die Informationen, die während der letzten dreißig Betriebsminuten der Anlage aufgezeichnet wurden, speichern können.

(c) Die Aufzeichnung der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit muss beginnen, bevor das Flugzeug sich mit eigener Motorleistung fortbewegt, und ohne Unterbrechung bis zum Zeitpunkt der Beendigung des Fluges fort dauern, an dem sich das Flugzeug nicht mehr mit eigener Motorleistung fortbewegen kann. Außerdem muss die Aufzeichnung der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit,

abhängig von der Verfügbarkeit der Stromversorgung, so früh wie möglich während der Cockpitkontrollen vor dem Flug einsetzen und bis zu den Cockpitkontrollen unmittelbar nach dem Abschalten der Triebwerke zu Ende des Fluges andauern.

(d) Die Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit muss eine Einrichtung haben, um ihr Auffinden im Wasser zu erleichtern.

JAR-OPS 1.710 Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit - 3

(siehe ACJ OPS 1.705/1.710)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg, das vor dem 1. April 1998 erstmals ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten hat, nur betreiben, wenn es mit einer Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit ausgestattet ist, die folgendes aufzeichnet:

(1) den Sprechverkehr, der vom oder zum Cockpit gesendet wird;

(2) die Hintergrundgeräusche im Cockpit;

(3) die Gespräche der Flugbesatzungsmitglieder im Cockpit, die über die Gegensprechanlagen geführt werden;

(4) Sprach- oder andere Signale zur Identifizierung der Navigations- und Anflughilfen, die über den Kopfhörer oder den Lautsprecher übertragen werden; und

(5) Ansagen der Flugbesatzungsmitglieder im Cockpit über die Kabinen-Lautsprecheranlage, sofern eingebaut.

(b) Die Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit muss mindestens die Informationen, die während der letzten dreißig Betriebsminuten der Anlage aufgezeichnet wurden, speichern können.

(c) Die Aufzeichnung der Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit muss beginnen, bevor das Flugzeug sich mit eigener Motorleistung fortbewegt, und ohne Unterbrechung bis zum Zeitpunkt der Beendigung des Fluges fort dauern, an dem sich das Flugzeug nicht mehr mit eigener Motorleistung fortbewegen kann.

(d) Die Tonaufzeichnungsanlage für das Cockpit muss eine Einrichtung haben, um ihr Auffinden im Wasser zu erleichtern.

JAR-OPS 1.715 Flugdatenschreiber - 1

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.715)

(siehe ACJ OPS 1.715)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug dessen erstes Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 1. April 1998 ausgestellt wurde, nicht betreiben, das ,

(1) ein mehrmotoriges Flugzeug mit Turbinenantrieb und einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 9; oder

(2) ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg,

ist, außer wenn dieses Flugzeug mit einem Flugdatenschreiber ausgerüstet ist, der für die Aufzeichnung und Speicherung von Daten ein digitales Verfahren benutzt, und ein Verfahren zur schnellen Rückgewinnung dieser Daten von dem Speichermedium zur Verfügung steht.

(b) Der Flugdatenschreiber muss mindestens die Daten, die während der letzten 25 Betriebsstunden der Anlage aufgezeichnet wurden, speichern können. Dieser Zeitraum darf für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5700 kg oder weniger auf 10 Stunden verkürzt werden.

(c) Der Flugdatenschreiber muss, bezogen auf eine Zeitskala, folgendes aufzeichnen (siehe AMC OPS 1.715(c)):

(1) wenn zutreffend die Parameter, aufgelistet in Tabelle A1 oder A2 in Anhang 1 zu JAR-OPS 1.715;

(2) für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 27000 kg die weiteren Parameter, aufgelistet in Tabelle B in Anhang 1 zu JAR-OPS 1.715

(3) für die unter Absatz (a) genannten Flugzeuge mit neuartigen oder einzigartigen Entwurfsmerkmalen oder Betriebseigenschaften alle damit in Verbindung stehenden Parameter des Flugzeugs, wie von der Behörde bei der zusätzlichen Musterprüfung festgelegt wurden..

(4) Für Flugzeuge mit elektronischen Anzeigen diese Parameter aufgelistet in Tabelle C in Anhang 1 zu JAR-OPS 1.715, außer für Flugzeuge, deren erstes Lufttüchtigkeitszeugnis wurde vor dem 20. August 2002 ausgestellt. Für deren Parameter, für die:

(i) Der Aufnehmer ist nicht ohne weiteres verfügbar; oder

(ii) Flugzeugsysteme oder Ausrüstung umgebaut werden müssen um die Daten bereit zu stellen; oder

(iii) die Signale nicht zu den Aufzeichnungssystemen passen;

Müssen nicht aufgezeichnet werden, wenn es für die Behörde genehmigbar ist.

(d) Die Daten müssen aus den bordeigenen Quellen gewonnen werden, die eine eindeutige Zuordnung zu den der Flugbesatzung angezeigten Informationen ermöglichen.

(e) Die Aufzeichnung des Flugdatenschreibers muss automatisch beginnen, bevor das Flugzeug sich mit eigener Motorleistung fortbewegen kann, und muss automatisch enden, wenn sich das Flugzeug nicht mehr mit eigener Motorleistung fortbewegen kann.

(f) Der Flugdatenschreiber muss eine Einrichtung haben, um sein Auffinden im Wasser zu erleichtern.

(g) Flugzeuge mit einem Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 1. April 1998 aber nicht nach dem 1. April 2001 ausgestellt müssen die Anforderungen entsprechend JAR-OPS 1.715 (c) nicht erfüllen, wenn von der Behörde genehmigt wird:

(1) Die Bestimmungen von JAR-OPS 1.715 (c) kann ohne umfangreiche Umbauten an den Flugzeugsystemen oder der Ausrüstung außer dem Flugschreibersystem erfüllt werden; und

(2) Das Flugzeug erfüllt die Bestimmungen JAR-OPS 1.720 (c) außer Parameter 15 b in Tabelle A von Anhang 1 zu JAR-OPS 1.720, der nicht aufgezeichnet werden muss.

JAR-OPS 1.720 Flugdatenschreiber - 2

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.720)

(siehe ACJ OPS 1.720/1.725)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug, das im Zeitraum vom 1. Januar 1989 bis einschließlich 31. März 1998 erstmals ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten hat und eine höchstzulässige Startmasse über 5700 kg hat, nur betreiben, wenn es mit einem Flugdatenschreiber ausgerüstet ist, der für die Aufzeichnung und Speicherung von Daten ein digitales Verfahren benutzt, und ein Verfahren zur schnellen Rückgewinnung dieser Daten von dem Speichermedium zur Verfügung steht.

(b) Der Flugdatenschreiber muss mindestens die Daten, die während der letzten 25 Betriebsstunden der Anlage aufgezeichnet wurden, speichern können.

(c) Der Flugdatenschreiber muss, bezogen auf eine Zeitskala, folgendes aufzeichnen:

(1) die Parameter, aufgelistet in Tabelle A in Anhang 1 zu JAR-OPS 1.720; und

(2) für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 27000 kg die weiteren Parameter aufgelistet in Tabelle B in Anhang 1 zu JAR-OPS 1.720;

(d) Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 27.000 kg oder weniger müssen die Parameter 14 und 15b aus Tabelle A von Anhang 1 zu JAR-OPS 1.720 nicht aufgezeichnet werden, wenn es von der Behörde anerkannt wird und einige der folgenden Bedingungen erfüllt werden:

- (1) Der Aufnehmer ist nicht ohne weiteres verfügbar;
- (2) Die Kapazität der Aufzeichnungsanlage reicht nicht aus;
- (3) Die Ausrüstung, die die Daten bereitstellt muss getauscht werden;

(e) Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 27.000 kg müssen die Parameter 15b aus Tabelle A von Anhang 1 zu JAR-OPS 1.720 und 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 und 31 aus Tabelle B von Anhang 1 nicht aufgezeichnet werden, wenn es von der Behörde anerkannt wird und einige der folgenden Bedingungen erfüllt werden:

- (1) Der Aufnehmer ist nicht ohne weiteres verfügbar;
- (2) Die Kapazität der Aufzeichnungsanlage reicht nicht aus;
- (3) Die Ausrüstung, die die Daten bereitstellt muss getauscht werden;
- (4) Die Signale für Navigationsinformation nicht in digitaler Form verfügbar sind (NAV Frequenzwahl, DME Entfernung, geografische Länge, geografische Breite, Geschwindigkeit über Grund und Drift)

(f) Einzelne Parameter, die durch Errechnen aus anderen aufgezeichneten Parametern abgeleitet werden können, müssen nicht aufgezeichnet werden, wenn es von der Behörde anerkannt wird.

(g) Die Daten müssen aus den bordeigenen Quellen gewonnen werden, die eine eindeutige Zuordnung zu den der Flugbesatzung angezeigten Informationen ermöglichen.

(h) Die Aufzeichnung des Flugdatenschreibers muss automatisch beginnen, bevor das Flugzeug sich mit eigener Motorleistung fortbewegen kann, und muss automatisch enden, wenn sich das Flugzeug nicht mehr mit eigener Motorleistung fortbewegen kann.

(i) Der Flugdatenschreiber muss eine Einrichtung haben, um sein Auffinden im Wasser zu erleichtern.

JAR-OPS 1.725 Flugdatenschreiber - 3

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.725)

(siehe ACJ OPS 1.720/1.725)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein turbinengetriebenes Flugzeug mit einem Lufttüchtigkeitszeugnis, erstmals ausgestellt vor dem 1. Juni 1990 das eine höchstzulässige Startmasse über 5700 kg hat, nur betreiben, wenn dieses mit einem Flugdatenschreiber ausgerüstet ist, der mittels eines digitalen Verfahrens Daten aufzeichnet und speichert, und wenn ein Verfahren zum schnellen Wiederauffinden dieser Daten auf dem Speichermedium zur Verfügung steht.

(b) Der Flugdatenschreiber muss mindestens die Daten, die während der letzten 25 Betriebsstunden der Anlage aufgezeichnet wurden, speichern können.

(c) Der Flugdatenschreiber muss, bezogen auf eine Zeitskala, folgendes aufzeichnen:

(1) Die Parameter, aufgelistet in Tabelle A in Anhang1 zu JAR-OPS 1.725;

(2) für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse über 27000 kg, deren Muster nach dem 30. September 1969 erstmals zugelassen wurde, die zusätzlichen Parameter 6 bis 15b, aufgelistet in Tabelle B in Anhang1 zu JAR-OPS 1.725. Wenn es von der Behörde genehmigt wird, müssen die Parameter 13, 14 und 15b aufgelistet in Tabelle B in Anhang1 zu JAR-OPS 1.725 nicht aufgezeichnet werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt werden:

- (i) Der Aufnehmer ist nicht ohne weiteres verfügbar;
- (ii) Die Kapazität der Aufzeichnungsanlage reicht nicht aus;

(iii) Die Ausrüstung, die die Daten bereitstellt muss getauscht werden;

(3) Wenn die Kapazität der Aufzeichnungsanlage ausreicht, der Aufnehmer ohne weiteres verfügbar und kein Tausch der Ausrüstung, die die Daten bereitstellt, dann:

(i) Für Flugzeuge mit einem erstmals ausgestellttem Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 1. Jänner 1989 mit einer höchst zugelassenen Abflugmasse von mehr als 5700 kg aber nicht mehr als 27 000 kg die Parameter 6 bis 15 b aufgelistet in Tabelle B in Anhang1 zu JAR-OPS 1.725; und

(ii) Für Flugzeuge mit einem erstmals ausgestellttem Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 1. Jänner 1987 mit einer höchst zugelassenen Abflugmasse von mehr als 27 000 kg die verbleibenden Parameter aufgelistet in Tabelle B in Anhang1 zu JAR-OPS 1.725.

(d) Einzelne Parameter, die durch Errechnen aus anderen aufgezeichneten Parametern abgeleitet werden können, müssen nicht aufgezeichnet werden, wenn es von der Behörde anerkannt wird.

(e) Die Daten müssen aus den bordeigenen Quellen gewonnen werden, die eine eindeutige Zuordnung zu den der Flugbesatzung angezeigten Informationen ermöglichen.

(f) Die Aufzeichnung des Flugdatenschreibers muss automatisch beginnen, bevor das Flugzeug sich mit eigener Motorleistung fortbewegen kann, und muss automatisch enden, wenn sich das Flugzeug nicht mehr mit eigener Motorleistung fortbewegen kann.

(g) Der Flugdatenschreiber muss eine Einrichtung haben, um sein Auffinden im Wasser zu erleichtern.

JAR-OPS 1.727 Kombinationsaufzeichnungsgeräte

(Siehe ACJ-OPS 1.727)

(a) Die Erfüllung der Anforderungen für Tonaufzeichnungsanlagen und Flugdatenschreiben können auch erfüllt werden durch:

(1) Ein Kombinationsaufzeichnungsgerät, wenn das Flugzeug nur mit einer Tonaufzeichnungsanlage oder einem Flugdatenschreiben ausgerüstet sein muss; oder

(2) Ein Kombinationsaufzeichnungsgerät, wenn das Flugzeug mit einer zulässigen Höchstabflugmasse von 5700 kg oder weniger, mit einer Tonaufzeichnungsanlage und einem Flugdatenschreiben ausgerüstet sein muss; oder

(3) Zwei Kombinationsaufzeichnungsgeräten, wenn das Flugzeug mit einer zulässigen Höchstabflugmasse von mehr als 5700 kg, mit einer Tonaufzeichnungsanlage und einem Flugdatenschreiben ausgerüstet sein muss;

(b) Ein Kombinationsaufzeichnungsgerät ist ein Aufzeichnungsgerät zum Aufzeichnen von:

(1) allen Kommunikation und Hintergrundgeräuschen, wie sie im zutreffenden Absatz für Tonaufzeichnungsanlagen festgelegt sind und

(2) alle Parameter, wie sie im zutreffenden Absatz für Flugdatenschreiber festgelegt sind, dabei sind auch die Spezifikationen, festgelegt in diesen Absätzen zu erfüllen.

JAR-OPS 1.730 Sitze, Anschnallgurte und Rückhaltesysteme für Kinder

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nur betreiben, wenn es ausgerüstet ist mit:

(1) einem Sitz oder einer Liege für jede Person, die zwei Jahre oder älter ist;

(2) einem Anschnallgurt (Bauchgurt mit oder ohne Diagonalschultergurt oder Bauchgurt mit Schultergurten) für jeden Fluggastsitz für einen Fluggast, der zwei Jahre oder älter ist;

(3) einem zusätzlichen Schlaufen-gurt oder einem anderen Rückhaltesystem für jedes Kleinkind;

(4) vorbehaltlich der Bestimmungen des nachfolgenden Absatzes (b) einem Anschnallgurt mit Schultergurten für jeden Flugbesatzungssitz und für jeden Sitz neben einem Pilotensitz. Diese Anschnallgurte müssen über eine Einrichtung verfügen, die den Körper der Person im Fall einer plötzlichen Verzögerung zurückhält;

(5) vorbehaltlich der Bestimmungen des nachfolgenden Absatzes (b), einem Anschnallgurt mit Schultergurten für jeden Flugbegleiter- und Beobachtersitz. Dies gilt nicht bei der Benutzung von Fluggastsitzen

durch Flugbegleiter, die zusätzlich zu der geforderten Mindestanzahl von Flugbegleitern an Bord sind; und

(6) Flugbegleitersitzen in der Nähe von vorgeschriebenen Notausgängen in Fußbodenhöhe, es sei denn, eine andere Anordnung von Flugbegleitersitzen ist für den Fall der Notevakuierung von Fluggästen zweckmäßiger. Die Flugbegleitersitze müssen nach vorn oder nach hinten gerichtet sein, wobei die Abweichung der Sitzrichtung von der Flugzeuglängsachse nicht mehr als 15° betragen darf.

(b) Alle Anschnallgurte mit Schultergurten müssen ein zentrales Gurtschloss haben.

(c) Anstelle eines Anschnallgurtes mit Schultergurten kann für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 5700 kg ein Anschnallgurt mit diagonalem Schultergurt oder für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 2730 kg ein Bauchgurt zugelassen werden, wenn die Anbringung von Schultergurten nicht durchführbar ist.

JAR-OPS 1.731 Anschnall- und "Nicht-Rauchen"-Zeichen

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nur betreiben, wenn alle Fluggastsitze vom Cockpit aus eingesehen werden können, es sei denn, das Flugzeug verfügt über eine Einrichtung, mit der allen Fluggästen und Flugbegleitern angezeigt wird, wann die Anschnallgurte anzulegen sind und wann das Rauchen nicht gestattet ist.

JAR-OPS 1.735 Innentüren und Vorhänge

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nur betreiben, wenn es über die folgende Ausrüstung verfügt:

(a) für Flugzeuge mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 eine Tür zwischen dem Fluggastraum und dem Cockpit mit der Aufschrift "nur für Besatzungsmitglieder/Crew only" und einer Verriegelung, um Fluggäste daran zu hindern, die Tür ohne Einwilligung eines Flugbesatzungsmitglieds zu öffnen;

(b) eine Einrichtung zum Öffnen jeder Tür, die einen Fluggastraum von einem anderen Raum, der über einen Notausgang verfügt, trennt. Die Einrichtung zum Öffnen muss leicht zugänglich sein;

(c) eine Einrichtung, die eine Tür oder einen Vorhang in geöffneter Position sichert,

wenn es erforderlich ist, durch diese Tür oder diesen Vorhang zu gehen, um von einem Fluggastsitz aus zu einem vorgeschriebenen Notausgang zu gelangen;

(d) eine Beschriftung auf jeder Innentür oder neben einem Vorhang, die bzw. der ein Durchgang zu einem Fluggastnotausgang ist, die besagt, dass die Tür bzw. der Vorhang während Start und Landung in der geöffneten Position gesichert sein muss; und

(e) für Besatzungsmitglieder Hilfsmittel zum Entriegeln jeder Tür, die normalerweise für Fluggäste zugänglich ist und von diesen verriegelt werden kann.

JAR-OPS 1.740 Reserviert

JAR-OPS 1.745 Bordapotheke

(siehe AMC OPS 1.745)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nur betreiben, wenn es mit leicht zugänglichen Bordapotheken entsprechend der folgenden Tabelle ausgestattet ist:

Anzahl der eingebauten Fluggastsitze	geforderte Anzahl Bordapotheken
0 bis 99	1
100 bis 199	2
200 bis 299	3
300 und mehr	4

(b) Der Luftfahrtunternehmer muss dafür sorgen, dass die Bordapotheken:

(1) in regelmäßigen Abständen überprüft werden mit dem Ziel, den Inhalt in einem für die beabsichtigte Verwendung geeigneten Zustand zu erhalten; und

(2) in Übereinstimmung mit den Aufschriften oder entsprechend den Erfordernissen regelmäßig nachgefüllt werden.

JAR-OPS 1.750 Reserviert

JAR-OPS 1.755 Medizinische Notfallausrüstung

(siehe AMC OPS 1.755)

(a) Liegt ein Punkt der geplanten Flugstrecke mehr als 60 Minuten Flugzeit, bei normaler Reisefluggeschwindigkeit, von einem Flugplatz entfernt, an dem qualifizierte medizinische Hilfe erwartet werden kann, darf der Luftfahrtunternehmer ein Flugzeug mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 30 nur betreiben, wenn es

mit einer medizinischen Notfallausrüstung ausgestattet ist.

(b) Der Kommandant muss sicherstellen, dass Arzneimittel nur von Ärzten, Krankenschwestern oder ähnlich qualifiziertem Personal verabreicht werden.

(c) *Anforderungen an Medizinische Notfallausrüstungen*

(1) Die medizinische Notfallausrüstung muss staubdicht, feuchtigkeitsfest und vor unbefugtem Zugriff geschützt sein und, wenn möglich, im Cockpit befördert werden; und

(2) Der Luftfahrtunternehmer hat dafür zu sorgen, dass die medizinische Notfallausrüstung:

(i) in regelmäßigen Abständen überprüft wird mit dem Ziel, den Inhalt in einem für die beabsichtigte Verwendung geeigneten Zustand zu erhalten; und

(ii) in Übereinstimmung mit den Aufschriften oder entsprechend den Erfordernissen regelmäßig nachgefüllt wird.

JAR-OPS 1.760 Sauerstoff für Erste Hilfe

(siehe IEM OPS 1.760)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug mit Druckkabine, für das ein Flugbegleiter vorgeschrieben ist, in Höhen oberhalb 25000 ft nur betreiben, wenn es mit einem Vorrat an unverdünntem Sauerstoff für Fluggäste, die nach einem Kabinendruckverlust aus physiologischen Gründen gegebenenfalls Sauerstoff benötigen, ausgestattet ist. Die Sauerstoffmenge muss auf der Grundlage einer durchschnittlichen Durchflussrate von mindestens 3 Litern STPD (Standard Temperature Pressure Dry) pro Minute und Person bemessen werden und muss nach dem Kabinendruckverlust für die verbleibende Dauer des Fluges in Kabinendruckhöhen von mehr als 8000 ft für mindestens 2% der beförderten Fluggäste ausreichen, jedoch wenigstens für eine Person. Es muss eine ausreichende Anzahl von Auslässen vorhanden sein, mindestens jedoch zwei. Die Versorgung muss den Flugbegleitern zugänglich sein.

(b) Die für den Flug erforderliche Sauerstoffmenge für Erste Hilfe muss auf der Grundlage der Kabinendruckhöhen und Flugdauer, unter Berücksichtigung der für jede

Betriebsart und jede Strecke festgelegten Betriebsverfahren, ermittelt werden.

(c) Die mitgeführte Sauerstoffausrüstung muss eine Durchflußrate von 4 Litern STPD (Standard Temperature Pressure Dry) pro Minute für jeden Benutzer sicherstellen können. Es darf eine Einrichtung vorhanden sein, um die Durchflußrate in jeder Höhe auf mindestens 2 Liter STPD (Standard Temperature Pressure Dry) pro Minute zu verringern.

JAR-OPS 1.765 Reserviert

JAR-OPS 1.770 Zusatzsauerstoff - Flugzeuge mit Druckkabine

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.770)

(siehe AMC OPS 1.770)

(a) *Allgemeines*

(1) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug mit Druckkabine in Druckhöhen oberhalb 10000 ft nur betreiben, wenn eine Zusatzsauerstoff-Ausrüstung vorhanden ist, die die in diesem Paragraphen vorgeschriebenen Sauerstoffvorräte speichern und verteilen kann.

(2) Die Menge des geforderten zusätzlichen Sauerstoffs muss auf der Grundlage der Kabinendruckhöhen und der Flugdauer und unter der Annahme ermittelt werden, dass ein Kabinendruckverlust in der Druckhöhe oder an der Stelle der Flugstrecke, die in Bezug auf den Sauerstoffbedarf am kritischsten ist, auftritt, und dass das Flugzeug nach dem Druckverlust in Übereinstimmung mit den im Flughandbuch festgelegten Notverfahren auf eine für die Flugstrecke sichere Höhe absteigt, die eine sichere Fortführung des Fluges und Landung ermöglicht.

(3) Nach einem Kabinendruckverlust muss davon ausgegangen werden, dass die Kabinendruckhöhe der Druckhöhe entspricht, es sei denn, es wird der Luftfahrtbehörde nachgewiesen, dass bei keinem wahrscheinlichen Kabinenschaden oder Ausfall der Kabinendruckanlage ein Kabinendruck auftritt, der der Druckhöhe entspricht. Unter diesen Umständen darf diese nachgewiesene höchste Kabinendruckhöhe als Grundlage für die Ermittlung der Sauerstoffmenge verwendet werden.

(b) *Anforderungen bezüglich Sauerstoffausrüstung und Sauerstoffversorgung*

(1) *Flugbesatzungsmitglieder*

(i) Jedes diensttuende Flugbesatzungsmitglied muss entsprechend

den Bestimmungen in Anhang 1 mit Zusatzsauerstoff versorgt werden. Alle im Cockpit sitzenden Personen, die aus der Sauerstoffanlage für die Flugbesatzung versorgt werden, sind hinsichtlich der Sauerstoffversorgung wie diensttuende Flugbesatzungsmitglieder zu behandeln. Im Cockpit sitzende Personen, die nicht aus der Sauerstoffanlage für die Flugbesatzung versorgt werden, sind hinsichtlich der Sauerstoffversorgung wie Fluggäste zu behandeln.

(ii) Flugbesatzungsmitglieder, die nicht unter die Bestimmungen des Absatzes (b)(1)(i) fallen, sind hinsichtlich der Sauerstoffversorgung wie Fluggäste zu behandeln.

(iii) Sauerstoffmasken müssen so untergebracht sein, dass sie sich in unmittelbarer Reichweite der Flugbesatzungsmitglieder befinden, wenn diese an ihrem vorgesehenen Platz ihren Dienst versehen.

(iv) Die Sauerstoffmasken zur Benutzung durch Flugbesatzungsmitglieder in Flugzeugen mit Druckkabine, die in Höhen oberhalb 25.000 ft fliegen, müssen von einer schnell aufsetzbaren Bauart (quick donning mask) sein.

(2) *Flugbegleiter, zusätzliche Besatzungsmitglieder und Fluggäste*

(i) Flugbegleiter und Fluggäste müssen entsprechend Anhang 1 mit zusätzlichem Sauerstoff versorgt werden, es sei denn, es gilt Ziffer (v). Flugbegleiter, die zusätzlich zu der vorgeschriebenen Mindestanzahl Flugbegleiter an Bord sind, und zusätzliche Besatzungsmitglieder sind hinsichtlich der Sauerstoffversorgung wie Fluggäste zu behandeln.

(ii) In Flugzeugen, deren Einsatz oberhalb von 25.000 ft Druckhöhe beabsichtigt ist, müssen genügend zusätzliche Entnahmestellen und Masken und/oder genügend tragbare Sauerstoffgeräte mit Masken für den Gebrauch durch alle vorgeschriebenen Flugbegleiter vorhanden sein. Die zusätzlichen Entnahmestellen und/oder tragbaren Sauerstoffgeräte sind gleichmäßig in der Kabine zu verteilen, damit jedem vorgeschriebenen Flugbegleiter unabhängig von seinem Standort zum Zeitpunkt des Kabinen-

druckverlustes unverzüglich Sauerstoff zur Verfügung steht.

(iii) In Flugzeugen, deren Einsatz oberhalb 25.000 ft Druckhöhe beabsichtigt ist, müssen Sauerstoffmasken vorhanden sein, die an Entnahmestellen angeschlossen sind und für jeden Insassen, unabhängig vom Sitzplatz, unmittelbar verfügbar sind. Die gesamte Anzahl der Masken und Entnahmestellen muss die Anzahl der Sitze um mindestens 10% übersteigen. Diese zusätzlichen Einrichtungen müssen gleichmäßig in der Fluggastkabine verteilt sein.

(iv) In Flugzeugen, deren Einsatz oberhalb 25.000 ft Druckhöhe beabsichtigt ist, oder die nicht innerhalb von 4 Minuten auf 13.000 ft sicher sinken können, wenn sie in oder unterhalb von 25.000 ft eingesetzt werden, und die am oder nach dem 9. November 1998 in einem ICAO-Mitgliedstaat ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, ist eine Sauerstoffanlage vorzusehen, die jedem Insassen, unabhängig von seinem Sitzplatz, automatisch unmittelbar verfügbaren Sauerstoff anbietet. Die gesamte Anzahl der Masken und Entnahmestellen muss die Anzahl der Sitze um mindestens 10% übersteigen. Diese zusätzlichen Einrichtungen müssen gleichmäßig in der Fluggastkabine verteilt sein.

(v) Die Anforderungen bezüglich des Sauerstoffvorrats gemäß Anhang 1 können bei Flugzeugen, die bis zu einer Flughöhe von höchstens 25.000 ft zugelassen sind, so verringert werden, dass der Sauerstoffvorrat für die gesamte Flugzeit in Kabinendruckhöhen zwischen 10.000 ft und 13.000 ft für alle vorgeschriebenen Flugbegleiter und für mindestens 10% der Fluggäste ausreicht, sofern das Flugzeug an allen Punkten der zu fliegenden Strecke innerhalb von 4 Minuten sicher auf eine Kabinendruckhöhe von 13.000 ft sinken kann.

JAR-OPS 1.775 Zusatzsauerstoff - Flugzeuge ohne Druckkabine

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.775)

(a) *Allgemeines*

(1) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug ohne Druckkabine in Höhen o-

berhalb 10000 ft nur betreiben, wenn dieses mit einer Ausrüstung für Zusatzsauerstoff ausgestattet ist, die die vorgeschriebenen Sauerstoffmengen speichern und abgeben kann.

(2) Die Menge an Zusatzsauerstoff zur Erhaltung der Körperfunktionen muss für den Flug unter Berücksichtigung der Flughöhen und Flugdauer ermittelt werden, die vereinbar ist mit den für jede Betriebsart im Betriebshandbuch festgelegten Betriebsverfahren, mit den zu fliegenden Strecken und mit den im Betriebshandbuch festgelegten Notverfahren.

(3) Flugzeuge, die in Höhen oberhalb 10000 ft betrieben werden, müssen mit einer Ausrüstung ausgestattet sein, die die vorgeschriebenen Sauerstoffmengen speichern und abgeben kann.

(b) Anforderungen bezüglich Sauerstoffversorgung

(1) Flugbesatzungsmitglieder

Jedes diensttuende Flugbesatzungsmitglied muss entsprechend den Bestimmungen des Anhangs 1 mit Zusatzsauerstoff versorgt werden. Alle im Cockpit sitzenden Personen, die aus der Sauerstoffanlage für die Flugbesatzung versorgt werden, müssen hinsichtlich der Sauerstoffversorgung wie diensttuende Flugbesatzungsmitglieder behandelt werden.

(2) Flugbegleiter, zusätzliche Besatzungsmitglieder und Fluggäste

Flugbegleiter und Fluggäste müssen entsprechend den Bestimmungen des Anhangs 1 mit Sauerstoff versorgt werden. Flugbegleiter, die zusätzlich zu der vorgeschriebenen Mindestanzahl von Flugbegleitern an Bord sind, und zusätzliche Besatzungsmitglieder sind hinsichtlich der Sauerstoffversorgung wie Fluggäste zu behandeln.

JAR-OPS 1.780 Atemschutzgerät für die Besatzung

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug mit Druckkabine oder nach dem 1. April 2000 ein Flugzeug ohne Druckkabine mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg oder mit einer höchsten genehmigten Fluggastplatzanzahl von mehr als 19 nur betreiben, wenn es ausgestattet ist:

(1) für jedes diensttuende Flugbesatzungsmitglied mit einem Atemschutzge-

rät, das Augen, Nase und Mund bedeckt und für einen Zeitraum von nicht weniger als 15 Minuten Sauerstoff liefert. Hierfür kann der nach den Bestimmungen von JAR-OPS 1.770(b)(1) oder JAR-OPS 1.775(b)(1) vorgeschriebene Zusatzsauerstoff verwendet werden. Zusätzlich muss, wenn sich mehr als ein Flugbesatzungsmitglied, aber kein Flugbegleiter, an Bord befindet, ein tragbares Atemschutzgerät mitgeführt werden, das Augen, Nase und Mund bedeckt und für einen Zeitraum von nicht weniger als 15 Minuten Atemgas liefert; und

(2) für jeden vorgeschriebenen Flugbegleiter mit einem tragbaren Atemschutzgerät, das Augen, Nase und Mund bedeckt und für einen Zeitraum von nicht weniger als 15 Minuten Atemgas liefert.

(b) Für die Flugbesatzung vorgesehene Atemschutzgeräte sind in geeigneter Weise im Cockpit unterzubringen, so dass sie für jedes vorgeschriebene Flugbesatzungsmitglied, von seinem zugeteilten Platz aus, leicht zugänglich und unmittelbar verwendbar sind.

(c) Für die Flugbegleiter vorgesehene Atemschutzgeräte müssen in unmittelbarer Nähe jedes einem vorgeschriebenen Flugbegleiter zugeteilten Platzes eingebaut sein.

(d) Zusätzlich muss in unmittelbarer Nähe eines jeden nach den Bestimmungen von JAR-OPS 1.790(c) und (d) vorgeschriebenen Handfeuerlöschers ein tragbares und leicht zugängliches Atemschutzgerät vorhanden sein. Befindet sich ein Handfeuerlöscher in einem Frachtraum, ist das Atemschutzgerät außerhalb dieses Frachtraumes, jedoch in unmittelbarer Nähe des Frachtraumzuganges anzubringen.

(e) Die Benutzung von Atemschutzgeräten darf die Verwendung der nach den Bestimmungen von JAR-OPS 1.685, JAR-OPS 1.690, JAR-OPS 1.810 und JAR-OPS 1.850 vorgeschriebenen Sprecheinrichtungen nicht behindern.

JAR-OPS 1.785 Reserviert

JAR-OPS 1.790 Handfeuerlöscher

(siehe AMC OPS 1.790)

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nur betreiben, wenn es mit Handfeuerlöschern zur Benutzung in Besatzungsräumen, Fluggasträumen und gegebenenfalls Frachträumen und Bordküchen entsprechend den

nachfolgenden Bestimmungen ausgestattet ist:

(a) Art und Menge des Löschmittels müssen für die Brände, die in dem Raum vorkommen können, für den der Feuerlöscher vorgesehen ist, geeignet sein; in Räumen, in denen sich Personen aufhalten, muss die Gefahr einer Konzentration giftiger Gase auf ein Mindestmaß reduziert sein;

(b) Mindestens ein Handfeuerlöscher mit Halon 1211 (Bromochlorodifluoromethan, CBrClF_2) oder einem gleichwertigen Löschmittel muss zur Benutzung durch die Flugbesatzung leicht zugänglich im Cockpit untergebracht sein;

(c) Mindestens ein Handfeuerlöscher muss entweder in jeder Bordküche, die sich nicht auf dem Hauptfluggastdeck befindet, vorhanden sein oder ist so anzubringen, dass er in einer solchen Bordküche schnell einsetzbar ist;

(d) Mindestens ein für den Einsatz in jedem Fracht- und Gepäckraum der Klasse A oder B und in jedem für die Besatzung während des Fluges zugänglichen Frachtraum der Klasse E schnell erreichbarer Handfeuerlöscher muss zur Verfügung stehen; und

(e) Handfeuerlöscher müssen mindestens in folgender Anzahl leicht zugänglich im Flugraum untergebracht sein:

Höchste genehmigte Fluggastsitzanzahl	Anzahl der Feuerlöscher
7 bis 30	1
31 bis 60	2
61 bis 200	3
201 bis 300	4
301 bis 400	5
401 bis 500	6
501 bis 600	7
mehr als 600	8

Sind mehrere Feuerlöscher vorgeschrieben, sind diese gleichmäßig im Flugraum zu verteilen;

(f) In Flugzeugen mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 30 und nicht mehr als 60 muss mindestens einer der vorgeschriebenen Feuerlöscher im Flugraum und in Flugzeugen mit einer höchsten genehmigten Fluggastanzahl von mehr als 60 müssen mindestens zwei der Feuerlöscher im Flugraum Halon 1211 (Bromochlorodifluoromethan, CBrClF_2) oder ein gleichwertiges Löschmittel enthalten.

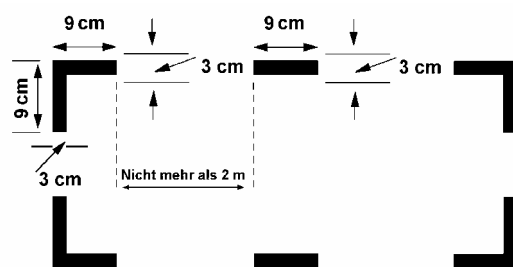
JAR-OPS 1.795 Notäxte und Brechstangen

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5700 kg oder einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 nur betreiben, wenn dieses mit mindestens einer im Cockpit untergebrachten Notaxt oder Brechstange ausgerüstet ist. In einem Flugzeug mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 200 muss eine zusätzliche Notaxt oder Brechstange mitgeführt und im Bereich der am weitesten hinten gelegenen Bordküche untergebracht sein.

(b) Die im Fluggastraum untergebrachten Notäxte und Brechstangen dürfen für die Fluggäste nicht sichtbar sein.

JAR-OPS 1.800 Markierung von Durchbruchstellen

Wenn an einem Flugzeug Rumpfbereiche vorhanden sind, die im Notfall für einen Durchbruch der Rettungsmannschaften geeignet sind, hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass diese Bereiche, wie unten dargestellt, gekennzeichnet sind. Die Kennzeichnungen müssen rot oder gelb sein und gegebenenfalls eine weiße Konturlinie haben, um sich gegen den Hintergrund abzuheben. Wenn die Markierungen der Ecken eines Durchbruchbereiches weiter als 2 Meter auseinander liegen, müssen Zwischenmarkierungen mit den Abmessungen 9 cm x 3 cm eingefügt werden, so dass nicht mehr als 2 Meter zwischen zwei benachbarten Markierungen liegen.



JAR-OPS 1.805 Einrichtungen für die Noträumung

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nur betreiben, wenn keine Schwelle der Notausgänge:

- (1) mehr als 1,83 m (6 ft) über dem Boden liegt, wenn sich das Flugzeug mit ausgefahrenem Fahrwerk auf dem Boden befindet; oder

(2) bei Flugzeugen, für die die Musterzulassung erstmals am oder nach dem 1. April 2000 beantragt wurde, mehr als 1,83 m (6 ft) über dem Boden liegt, wenn eines oder mehrere Fahrwerksbeine versagt haben oder nicht ausgefahren werden konnten,

es sei denn, an jedem Ausgang, bei dem die Forderungen von Absatz (1) oder (2) nicht erfüllt sind, ist eine Ausrüstung oder Einrichtung vorhanden, mittels derer die Fluggäste und die Besatzung im Notfall den Boden sicher erreichen können.

(b) Eine solche Ausrüstung oder Einrichtung muss an Ausgängen über den Tragflächen nicht vorhanden sein, wenn die vorgesehene Stelle, an der der Fluchtweg auf der Flugzeugstruktur endet, nicht mehr als 1,83 m (6 ft) über dem Boden liegt, wenn das Flugzeug mit ausgefahrenem Fahrwerk am Boden steht und die Flügelklappen sich in der Start- oder Landeposition befinden. Maßgebend ist jene Position, bei der die Flügelklappen höher über dem Boden liegen.

(c) Für Flugzeuge mit einem vorgeschriebenen separaten Notausgang für die Flugbesatzung

(1) bei denen der niedrigste Punkt dieses Notausgangs bei ausgefahrenem Fahrwerk mehr als 1,83 m (6 ft) über dem Boden liegt; oder

(2) für die die Musterzulassung erstmals am oder nach dem 1. April 2000 beantragt wurde, und bei denen der niedrigste Punkt des Notausstieges mehr als 1,83 m (6 ft) über dem Boden liegt, wenn eines oder mehrere Fahrwerksbeine versagt haben oder nicht ausgefahren werden konnten,

ist eine Einrichtung vorzusehen, mittels derer alle Flugbesatzungsmitglieder im Notfall sicher den Boden erreichen können.

JAR-OPS 1.810 Megaphone

(siehe AMC OPS 1.810)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 60 und mit mindestens einem Fluggast an Bord nur betreiben, wenn dieses entsprechend der nachfolgenden Tabelle mit tragbaren batteriebetriebenen Megaphonen, die bei einer Noträumung für die Besatzungsmitglieder schnell zugänglich sind, ausgestattet ist:

(1) Für jedes Fluggastdeck:

Fluggastsitzanzahl	vorgeschriebene Anzahl der Megaphone
61 bis 99	1
100 oder mehr	2

(2) In Flugzeugen mit mehr als einem Fluggastdeck ist bei einer gesamten Fluggastsitzanzahl von mehr als 60 mindestens 1 Megaphon mitzuführen.

JAR-OPS 1.815 Notbeleuchtung

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug zur Beförderung von Fluggästen mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 nur betreiben, wenn dieses mit einer Notbeleuchtungsanlage ausgestattet ist, die über eine unabhängige Energiequelle verfügt, um die Noträumung des Flugzeugs zu erleichtern. Die Notbeleuchtungsanlage muss folgendes umfassen:

(1) für Flugzeuge mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 19:

(i) Lichtquellen für allgemeine Kabinenbeleuchtung;

(ii) Innenbeleuchtung in Bereichen der in Fußbodenhöhe befindlichen Notausgänge; und

(iii) beleuchtete Kennzeichen und Hinweiszeichen für die Notausgänge;

(iv) für Flugzeuge, für die die Musterzulassung oder eine gleichwertige Maßnahme vor dem 1. Mai 1972 in einem JAA-Mitgliedstaat beantragt wurde, auf Flügen bei Nacht eine Außennotbeleuchtung an allen Notausgängen über den Tragflächen und an Notausgängen, für die Hilfsmittel zum Erreichen des Bodens vorgeschrieben sind;

(v) für Flugzeuge, für die die Musterzulassung oder eine gleichwertige Maßnahme am oder nach dem 1. Mai 1972 in einem JAA-Mitgliedstaat beantragt wurde, auf Flügen bei Nacht, eine Außennotbeleuchtung an allen Fluggastnotausgängen;

(vi) für Flugzeuge, deren Musterzulassung erstmals am oder nach dem 1. Januar 1958 in einem JAA-Mitgliedstaat erteilt wurde, ein boden-

nahes Fluchtwegmarkierungssystem im Fluggastraum;

(2) für Flugzeuge, mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von 19 oder weniger, die nach JAR-23 oder JAR-25 zugelassen sind:

(i) Lichtquellen für allgemeine Kabinenbeleuchtung;

(ii) Innenbeleuchtung in Bereichen der Notausgänge; und

(iii) beleuchtete Kennzeichen und Hinweiszeichen für die Notausgänge;

(3) für Flugzeuge mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von 19 oder weniger, die nicht nach JAR-23 oder JAR-25 zugelassen sind, Lichtquellen für allgemeine Kabinenbeleuchtung.

(b) Der Luftfahrtunternehmer darf nach dem 1. April 1998 ein Flugzeug zur Beförderung von Fluggästen mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von 9 oder weniger bei Nacht nur betreiben, wenn dieses mit einer Lichtquelle für allgemeine Kabinenbeleuchtung ausgerüstet ist, um die Noträumung des Flugzeugs zu erleichtern. Für die Beleuchtungsanlage können Deckenleuchten oder andere Lichtquellen, die im Flugzeug vorhanden sind und die auch nach dem Abschalten der Flugzeugbatterie betriebstüchtig bleiben, verwendet werden.

JAR-OPS 1.820 Automatischer Notsender (Automatic Emergency Locator Transmitter/ELT)

(siehe IEM OPS 1.820)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nur betreiben, wenn dieses mit einem automatischen Notsender ausgestattet ist; der Sender muss so im Flugzeug angebracht sein, dass bei einem Unfall die größtmögliche Wahrscheinlichkeit besteht, dass er ein feststellbares Signal sendet und die Möglichkeit, dass er zu anderen Zeiten ein Signal sendet, weitestgehend ausgeschlossen ist.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass der Notsender auf den im ICAO-Anhang 10 vorgeschriebenen Notfrequenzen senden kann.

(c) Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass alle ELT's, die mit 406 MHz senden können, entsprechend ICAO Annex 10 codiert sind und dieser Code bei der nationalen Stelle, die für Such- und Rettungsdienst zuständig

ist, oder einer anderen genannten Stellen, gemeldet ist.

JAR-OPS 1.825 Schwimmwesten

(siehe IEM OPS 1.825)

(a) *Landflugzeuge*

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Landflugzeug

(1) für Flüge über Wasser in einer Entfernung von mehr als 50 NM von der Küste; oder

(2) für Starts und Landungen auf einem Flugplatz, bei dem die Startflug- oder Anflugbahn so über Wasser verläuft, dass bei einer Störung mit einer Notwasserung zu rechnen wäre,

nur betreiben, wenn für jeden Insassen eine Schwimmweste mit einem Licht zur Ortung Überlebender vorhanden ist. Jede Schwimmweste ist so unterzubringen, dass sie vom Sitz oder von der Liege der Person, für die sie vorgesehen ist, leicht zugänglich ist. Schwimmwesten für Kleinkinder können durch andere genehmigte Schwimmhilfen mit einem Licht zur Ortung Überlebender ersetzt werden.

(b) *Wasserflugzeuge und Amphibienflugzeuge*

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Wasserflugzeug oder ein Amphibienflugzeug über Wasser nur betreiben, wenn für jeden Insassen eine Schwimmweste mit einem Licht zur Ortung Überlebender vorhanden ist. Jede Schwimmweste ist so unterzubringen, daß sie vom Sitz oder von der Liege der Person, für die sie vorgesehen ist, leicht zugänglich ist. Schwimmwesten für Kleinkinder können durch andere genehmigte Schwimmhilfen mit einem Licht zur Ortung Überlebender ersetzt werden.

JAR-OPS 1.830 Rettungsflöße und Rettungs-Notsender (Survival ELT) für Langstreckenflüge über Wasser

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug auf Flügen über Wasser in einer Entfernung von zur Notlandung geeigneten Flächen an Land nur betreiben, wenn die Entfernung nicht größer ist als:

(1) die Strecke, die bei Reisefluggeschwindigkeit in 120 Minuten zurückgelegt werden kann, oder 400 NM; maßgeblich ist die kürzere der beiden Strecken. Dies gilt für Flugzeuge, die bei Ausfall des kritischen Triebwerks/der kritischen Triebwerke an je-

dem Punkt entlang der Flugstrecke oder der geplanten Ausweichstrecke den Flug zu einem Flugplatz fortsetzen können; oder

(2) bei allen anderen Flugzeuge die Strecke, die bei Reisefluggeschwindigkeit in 30 Minuten zurückgelegt werden kann oder 100 NM; maßgeblich ist der kleinere Wert;

es sei denn, es wird die in den nachfolgenden Absätzen (b) und (c) aufgeführte Ausrüstung mitgeführt.

(b) Eine ausreichende Anzahl von Rettungsflößen zur Aufnahme aller Flugzeuginsassen. Werden keine zusätzlichen Rettungsflöße mit ausreichender Kapazität mitgeführt, müssen die Rettungsflöße im Falle des Verlustes eines Rettungsfloßes mit der höchsten Nennkapazität aufgrund ihrer über die Nennkapazität hinausgehenden Schwimmfähigkeit und Sitzplatzkapazität alle Flugzeuginsassen aufnehmen können. Die Rettungsflöße müssen ausgestattet sein mit:

(1) einem Licht zur Ortung Überlebender und

(2) einer Lebensrettungsausrüstung einschließlich lebenserhaltender Ausrüstung entsprechend dem durchzuführenden Flug (siehe AMC OPS 1.830(b)(2)); und

(c) mindestens zwei Rettungs-Notsendern für den Betrieb auf den in ICAO Annex 10, Band V, Kapitel 2 vorgeschriebenen Notfrequenzen (siehe AMC OPS 1.830(c)).

JAR-OPS 1.835 Überlebensausrüstung

(siehe IEM OPS 1.835)

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug über Gebieten, in denen die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes besonders schwierig wäre, nicht betreiben, es sei denn, das Flugzeug ist ausgerüstet mit:

(a) Geräten zum Abgeben von pyrotechnischen Notsignalen nach ICAO-Anhang 2;

(b) mindestens einem Rettungs-Notsender für den Betrieb auf den in ICAO Annex 10, Band V, Kapitel 2 vorgeschriebenen Notfrequenzen (siehe AMC OPS 1.830(c)); und

(c) zusätzlicher Überlebensausrüstung für die zu befliegende Strecke unter Berücksichtigung der Anzahl der Flugzeuginsassen (siehe AMC OPS 1.835(c)).

Die unter (c) genannte Ausrüstung muss nicht mitgeführt werden, wenn entweder:

(1) das Flugzeug innerhalb einer Entfernung zu einem Gebiet, in dem die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes nicht besonders schwierig ist, fliegt, die entspricht:

(i) 120 Minuten Flugzeit mit der Reisefluggeschwindigkeit nach Ausfall eines Triebwerks; dies gilt für Flugzeuge, die bei Ausfall des kritischen Triebwerks/der kritischen Triebwerke an jedem Punkt entlang der Flugstrecke oder der geplanten Ausweichstrecke den Flug zu einem Flugplatz fortsetzen können; oder

(ii) für alle anderen Flugzeuge 30 Minuten Flugzeit mit der Reisefluggeschwindigkeit;

oder

(2) bei Flugzeugen, die nach JAR-25 oder einer gleichwertigen Bauvorschrift zugelassen sind, die Entfernung zu einem für eine Notlandung geeigneten Gebiet nicht größer ist als die Strecke, die in einer Flugzeit von 90 Minuten mit Reisefluggeschwindigkeit zurückgelegt werden kann.

JAR-OPS 1.840 Wasserflugzeuge und Amphibienflugzeuge - sonstige Ausrüstung

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Wasserflugzeug oder ein Amphibienflugzeug nur betreiben, wenn es:

(1) entsprechend seiner Größe, seiner Masse und seiner Bedienungseigenschaften mit einem Treibanker und weiterer Ausrüstung, die zum Festmachen, Verankern oder Manövrieren des Luftfahrzeugs auf dem Wasser erforderlich ist; und

(2) sofern zutreffend, mit der nach den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vorgeschriebenen Ausrüstung zur Erzeugung von akustischen Signalen ausgestattet ist.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.715**Flugdatenschreiber – 1 – Liste der erforderlichen Parameter**

Tabelle A1 – Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als 5700 kg

Bemerkung: Die Nummer in der linken Spalte entspricht jener aus EUROCAE ED55

Nr	Parameter
1	Zeit oder Zeitskala
2	Druckhöhe
3	Angezeigt Flugeschwindigkeit
4	Steuerkurs
5	Beschleunigung in der Hochachse
6	Fluglage in der Querachse
7	Fluglage in der Längsachse
8	Manuelle Betätigung der Sendetaste
9	Schub/Leistung an jedem Triebwerk und Stellung der Schubhebel im Cockpit wenn zutreffend
10	Landeklappenstellung oder Stellung des Landeklappenhebels im Cockpit
11	Vorflügelstellung oder Stellung des Hebels im Cockpit
12	Schubumkehrstatus
13	Bremsklappenstellung und/oder Stellung des Bremsklappenhebels im Cockpit
14	Gesamt oder Außentemperatur
15	Autopilot, Autothrottle und AFCS Modus und Koppelungsstatus
16	Beschleunigung in der Längsachse
17	Beschleunigung in der Querachse

Tabelle A2 – Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von weniger als 5700 kg

Bemerkung: Die Nummer in der linken Spalte entspricht jener aus EUROCAE ED55

Nr	Parameter
1	Zeit oder Zeitskala
2	Druckhöhe
3	Angezeigt Flugeschwindigkeit
4	Steuerkurs
5	Beschleunigung in der Hochachse
6	Fluglage in der Querachse
7	Fluglage in der Längsachse
8	Manuelle Betätigung der Sendetaste
9	Schub/Leistung an jedem Triebwerk und Stellung der Schubhebel im Cockpit wenn zutreffend
10	Landeklappenstellung oder Stellung des Landeklappenhebels im Cockpit
11	Vorflügelstellung oder Stellung des Hebels im Cockpit
12	Schubumkehrstatus
13	Bremsklappenstellung und/oder Stellung des Bremsklappenhebels im Cockpit
14	Gesamt oder Außentemperatur
15	Autopilot, Autothrottle Modus und Koppelungsstatus
16	Anstellwinkel (falls vorhanden)
17	Beschleunigung in der Längsachse

Tabelle B – Zusätzlich für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als 27 000 kg

Bemerkung: Die Nummer in der linken Spalte entspricht jener aus EUROCAE ED55

Nr	Parameter
18	Primäre Flugsteuerung Steuerelementstellung und/oder Pilotenaktion (läng, hoch und quer)
19	Stellung der Längsachsentrimmung
20	Radio Höhe
21	Vertikale Abweichung vom Landestrahle (ILS Gleitweg oder MLS Höhe)
22	Horizontale Abweichung vom Landekurs (ILS Landekurs oder MLS Azimut)

23	Überflug eines Markierungsfeuers (Marker Beacon)
24	Warnungen
25	Reserviert (Navigationsempfängerfrequenz ist empfohlen)
26	Reserviert (DME Entfernung ist empfohlen)
27	Fahrwerk Näherungsschalter Status und/oder Boden/Flug Status
28	Bodenannäherungssystem
29	Anstellwinkel
30	Druckwarnung (Hydraulik und Pneumatik)
31	Geschwindigkeit über dem Boden
32	Fahrwerkstellung oder Stellung des Fahrwerkhebels

Tabelle C – Flugzeuge mit einer mit elektronischem Anzeigesystem
 Bemerkung: Die Nummer in der mittleren Spalte entspricht jener aus EUROCAE ED55

Nr	Nr	Parameter
33	6	Eingestellter Barometrischer Luftdruck (von jedem Pilotensitz)
34	7	Vorgewählte Höhe
35	8	Vorgewählte Geschwindigkeit
36	9	Vorgewählte Machzahl
37	10	Vorgewählte Sink- oder Steiggeschwindigkeit
38	11	Vorgewählter Steuerkurs
39	12	Vorgewählter Flugweg
40	13	Vorgewählte Entscheidungshöhe
41	14	EFIS Anzeigeformat
42	15	Mehrzweck/Triebwerk/Warnungsanzeigeformat

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.720**Flugdatenschreiber – 2 – Liste der erforderlichen Parameter**

Tabelle A – Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als 5700 kg

Nr	Parameter
1	Zeit oder Zeitskala
2	Druckhöhe
3	Angezeigt Fluggeschwindigkeit
4	Steuerkurs
5	Beschleunigung in der Hochachse
6	Fluglage in der Querachse
7	Fluglage in der Längsachse
8	Manuelle Betätigung der Sendetaste, außer eine andere Methode zur Synchronisation von Tonaufzeichnungsanlage und Flugdatenschreiber ist vorhanden.
9	Leistung an jedem Triebwerk
10	Landeklappenstellung oder Stellung des Landeklappenhebels im Cockpit
11	Vorflügelstellung oder Stellung des Hebels im Cockpit
12	Schubumkehrstatus
13	Bremsklappenstellung und/oder Stellung des Bremsklappenhebels im Cockpit
14	Gesamt oder Außentemperatur
15a	Autopilot Koppelungsstatus
15b	Autopilot, Autothrottle und AFCS Modus und Koppelungsstatus

Tabelle B – Zusätzlich für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als 27 000 kg

Nr	Parameter
16	Beschleunigung in der Längsachse
17	Beschleunigung in der Querachse
18	Primäre Flugsteuerung Steuerelementstellung und/oder Pilotenaktion (läng, hoch und quer)
19	Stellung der Längsachsentrimmung
20	Radio Höhe
21	Abweichung vom Landestrahl (ILS Gleitweg oder MLS Höhe)
22	Abweichung vom Landekurs (ILS Landekurs oder MLS Azimut)
23	Überflug eines Markierungsfeuers (Marker Beacon)
24	Hauptwarnung
25	NAV 1 und NAV 2 Navigationsempfängerfrequenz
26	DME 1 und DME 2 Entfernung
27	Fahrwerk Näherungsschalter Status und/oder Boden/Flug Status
28	Bodenannäherungssystem
29	Anstellwinkel
30	Hydraulik-Druckwarnung für alle Systeme (Unterdruck)
31	Navigationsdaten
32	Fahrwerkstellung oder Stellung des Fahrwerkhebels

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.725**Flugdatenschreiber – 3 –Liste der erforderlichen Parameter**

Tabelle A – Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als 5700 kg

Nr	Parameter
1	Zeit oder Zeitskala
2	Druckhöhe
3	Angezeigt Fluggeschwindigkeit
4	Steuerkurs
5	Beschleunigung in der Hochachse

Tabelle B – Zusätzlich für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als 27 000 kg

Nr	Parameter
6	Fluglage in der Querachse
7	Fluglage in der Längsachse
8	Manuelle Betätigung der Sendetaste, außer eine andere Methode zur Synchronisation von Tonaufzeichnungsanlage und Flugdatenschreiber ist vorhanden.
9	Leistung an jedem Triebwerk
10	Landeklappenstellung oder Stellung des Landeklappenhebels im Cockpit
11	Vorflügelstellung oder Stellung des Hebels im Cockpit
12	Schubumkehrstatus
13	Bremsklappenstellung und/oder Stellung des Bremsklappenhebels im Cockpit
14	Gesamt oder Außentemperatur
15a	Autopilot Koppelungsstatus
15b	Autopilot, Autothrottle und AFCS Modus und Koppelungsstatus
16	Beschleunigung in der Längsachse
17	Beschleunigung in der Querachse
18	Primäre Flugsteuerung Steuerelementstellung und/oder Pilotenaktion (läng, hoch und quer)
19	Stellung der Längsachsentrimmung
20	Radio Höhe
21	Abweichung vom Landestrahle (ILS Gleitweg oder MLS Höhe)
22	Abweichung vom Landekurs (ILS Landekurs oder MLS Azimut)
23	Überflug eines Markierungsfeuers (Marker Beacon)
24	Hauptwarnung
25	NAV 1 und NAV 2 Navigationsempfängerfrequenz
26	DME 1 und DME 2 Entfernung
27	Fahrwerk Näherungsschalter Status und/oder Boden/Flug Status
28	Bodenannäherungssystem
29	Anstellwinkel
30	Hydraulik-Druckwarnung für alle Systeme (Unterdruck)
31	Navigationsdaten (geogr. Breite, geogr. Länge, Geschwindigkeit über Grund und Drift)
32	Fahrwerkstellung oder Stellung des Fahrwerkhebels

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.770**Sauerstoff - Mindestmengen für Zusatzsauerstoff in Flugzeugen mit Druckkabine (Anmerkung 1)****Tabelle 1**

(a)	(b)
VORRAT FÜR:	DAUER UND KABINENDRUCKHÖHE
1. Alle im Cockpit sitzenden diensttuenden Personen	Für die gesamte Flugzeit in einer Kabinendruckhöhe über 13000 ft; für die gesamte Flugzeit in einer Kabinendruckhöhe über 10000 ft bis zu 13000 ft nach den ersten 30 Minuten in diesem Höhenband, mindestens jedoch: (i) für 30 Minuten in Flugzeugen, die für Flughöhen bis zu 25000 ft zugelassen sind (Anmerkung 2) (ii) für 2 Stunden in Flugzeugen, die für Flughöhen über 25000 ft zugelassen sind (Anmerkung 3).
2. Alle vorgeschriebenen Flugbegleiter	Für die gesamte Flugzeit in einer Kabinendruckhöhe über 13000 ft, mindestens jedoch für 30 Minuten (Anmerkung 2), und für die gesamte Flugzeit in einer Kabinendruckhöhe über 10000 ft bis zu 13000 ft nach den ersten 30 Minuten in diesem Höhenband.
3. 100 % der Fluggäste (Anmerkung 5)	Für die gesamte Flugzeit in einer Kabinendruckhöhe über 15000 ft, mindestens jedoch für 10 Minuten (Anmerkung 4).
4. 30 % der Fluggäste (Anmerkung 5)	Für die gesamte Flugzeit in einer Kabinendruckhöhe über 14000 ft bis zu 15000 ft.
5. 10 % der Fluggäste (Anmerkung 5)	Für die gesamte Flugzeit in einer Kabinendruckhöhe über 10000 ft bis zu 14000 ft nach den ersten 30 Minuten in diesem Höhenband.

Anmerkung 1 Für den vorzusehenden Sauerstoffvorrat sind die Kabinendruckhöhe und das Sinkflugprofil auf der geplanten Flugstrecke zu berücksichtigen.

Anmerkung 2 Der vorgeschriebene Mindestvorrat ist die Menge Sauerstoff, die für einen konstanten Sinkflug von 10 Minuten aus der Dienstgipfelhöhe des Flugzeugs auf eine Höhe von 10000 ft und für einen anschließenden 20-minütigen Flug in 10000 ft notwendig ist.

Anmerkung 3 Der vorgeschriebene Mindestvorrat ist die Menge Sauerstoff, die für einen konstanten Sinkflug von 10 Minuten aus der des Flugzeugs auf eine Höhe von 10000 ft und für einen anschließenden 110-minütigen Flug in 10000 ft notwendig ist. Der gemäß JAR-OPS 1.780(a)(1) vorgeschriebene Sauerstoff darf in die Berechnung des notwendigen Vorrats einbezogen werden.

Anmerkung 4 Der vorgeschriebene Mindestvorrat ist die Menge Sauerstoff, die für einen konstanten Sinkflug von 10 Minuten aus der Dienstgipfelhöhe des Flugzeugs auf eine Höhe von 15000 ft notwendig ist.

Anmerkung 5 Im Sinne dieser Tabelle bedeutet der Begriff „Fluggäste“ die tatsächliche Anzahl der beförderten Personen und schließt Kleinkinder mit ein.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.775
Zusatzsauerstoff in Flugzeugen ohne Druckkabine

Tabelle 1

(a)	(b)
VORRAT FÜR:	DAUER UND DRUCKHÖHE
1. Alle im Cockpit sitzenden diensttuenden Personen	Für die gesamte Flugzeit in Druckhöhen oberhalb 10000 ft
2. Alle vorgeschriebenen Flugbegleiter	Für die gesamte Flugzeit in Druckhöhen oberhalb 13000 ft und für den über 30 Minuten hinausgehenden Zeitraum in Druckhöhen oberhalb 10000 ft bis zu 13000 ft
3. 100% der Fluggäste (siehe Anmerkung)	Für die gesamte Flugzeit in Druckhöhen oberhalb 13000 ft
4. 10% der Fluggäste (siehe Anmerkung)	Für die gesamte über 30 Minuten hinausgehende Flugzeit in Druckhöhen oberhalb 10000 ft bis zu 13000 ft

Anmerkung: Im Sinne dieser Tabelle bedeutet der Begriff „Fluggäste“ die tatsächliche Anzahl der beförderten Personen und schließt Kleinkinder mit ein.

ABSCHNITT L - KOMMUNIKATIONS- UND NAVIGATIONS-AUSRÜSTUNG

JAR-OPS 1.845 Allgemeines

(Siehe IEM OPS 1.845)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass ein Flug nur dann angetreten wird, wenn die in diesem Abschnitt geforderte Kommunikations- und Navigationsausrüstung

(1) in Übereinstimmung mit den geltenden Bestimmungen, einschließlich der Mindestleistungsanforderungen und der Betriebs- und Lufttüchtigkeitsvorschriften, zugelassen und eingebaut wurde;

(2) so eingebaut wurde, dass der Ausfall einer für die Kommunikation und/oder die Navigation notwendigen Ausrüstungseinheit nicht zum Ausfall einer weiteren für die Kommunikation oder die Navigation notwendigen Ausrüstungseinheit führt;

(3) sich in betriebsfähigem Zustand für die Betriebsart befindet, vorbehaltlich der Bestimmungen der MEL (siehe JAR-OPS 1.030); und

(4) so angeordnet ist, dass die Ausrüstung, die während des Fluges von einem Flugbesatzungsmitglied genutzt werden muss, von seinem Platz aus problemlos zu bedienen ist. Ausrüstungsteile, die von mehr als einem Flugbesatzungsmitglied genutzt werden, müssen so angeordnet sein, dass sie von jedem Platz aus problemlos bedient werden können.

(b) Mindestleistungsanforderungen für Kommunikations- und Navigationsausrüstungen sind die in JAR-TSO aufgeführten Forderungen der geltenden Joint Technical Standard Orders (JTSO), sofern die Betriebs- und Lufttüchtigkeitsvorschriften nicht andere Leistungsanforderungen vorschreiben. Der Betrieb oder Einbau von Kommunikations- und Navigationsausrüstungen, die bei Inkrafttreten von JAR-OPS 1 anderen Bau- und Leistungsanforderungen als denen von JTSO entsprechen, ist auch weiterhin gestattet, sofern dieser Abschnitt nicht zusätzliche Bestimmungen enthält, die dem entgegenstehen. Bereits zugelassene Kommunikations- und Navigationsausrüstungen müssen geänderten JTSO oder anderen geänderten Spezifikationen nur entsprechen, sofern rückwirkende Vorschriften erlassen wurden.

JAR-OPS 1.850 Funkausrüstung

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nur dann betreiben, wenn es mit der für die Betriebsart erforderlichen Funkausrüstung ausgestattet ist.

(b) Werden in diesem Abschnitt zwei voneinander unabhängige Funkanlagen vorgeschrieben, so sind zwei voneinander unabhängige Antennen zu installieren, sofern nicht robuste, fest installierte Antennen oder andere Antennenbauarten gleicher Zuverlässigkeit verwendet werden, jedoch keine Drahtantennen.

(c) Die unter Absatz (a) geforderte Funkausrüstung muss den Sprechfunkverkehr auf der Luftfahrtnotfrequenz 121,5 MHz ermöglichen.

JAR-OPS 1.855 Aufschaltanlage (Audio Selector Panel)

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nur dann nach Instrumentenflugregeln betreiben, wenn es mit einer Aufschaltanlage ausgerüstet ist, die für alle Flugbesatzungsmitglieder zugänglich ist.

JAR-OPS 1.860 Funkausrüstung für Flüge nach Sichtflugregeln auf Flugstrecken, die mit Hilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden

Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug auf Strecken, die mit Hilfe sichtbarer Landmarken nach Sichtflugregeln geflogen werden, nur dann betreiben, wenn es über die notwendige Funkausrüstung (Kommunikationsausrüstung) verfügt, die unter normalen Betriebsbedingungen folgendes ermöglicht:

(a) Funkverkehr mit den zuständigen Bodenstationen;

(b) Funkverkehr mit den zuständigen Flugverkehrskontrollstellen von jedem Punkt des kontrollierten Luftraumes aus, der befliegen werden soll;

(c) Empfang von Informationen des Flugwetterdienstes

JAR-OPS 1.865 Kommunikations- und Navigationsausrüstung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder nach Sichtflugregeln auf Stre-

**cken, die nicht mit Hilfe
sichtbarer Landmarken
geflogen werden**

(Siehe AMC OPS 1.865)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf Flugzeuge auf Strecken, die nicht mit Hilfe sichtbarer Landmarken nach Sichtflugregeln geflogen werden können oder nach Instrumentenflugregeln geflogen werden, nur dann betreiben, wenn es über die, von den Flugverkehrskontrollstellen in dem betreffenden Luftraum geforderte Funkausrüstung (Kommunikationsausrüstung einschließlich Sekundärradar-Antwortgerät) und Navigationsausrüstung verfügt.

(b) *Funkausrüstung*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Funkausrüstung mindestens folgendes umfaßt:

(1) zwei voneinander unabhängige Kommunikationsanlagen, die unter normalen Betriebsbedingungen notwendig sind, um mit den zuständigen Bodenstationen von jedem Punkt des Fluges aus, Ausweichstrecken eingeschlossen, Funkverbindung halten zu können; und

(2) die für die jeweilige Flugstrecke geforderte Sekundärradar-Ausrüstung.

(c) *Navigationsausrüstung*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die Navigationsausrüstung

(1) mindestens folgendes umfaßt:

(i) eine VOR-Empfangsanlage, eine ADF-Anlage, eine DME-Anlage; wenn zu keinem Zeitpunkt des geplanten Fluges ein ADF erforderlich ist, so ist dieser nicht notwendig. (Siehe ACJ OPS 1.865(c)(1)(i))

(ii) eine ILS- oder MLS-Anlage, sofern diese für Anflug und Landung gefordert werden;

(iii) eine Empfangsanlage für Markierungsfunkfeuer, sofern diese für Anflug und Landung gefordert wird;

(iv) eine Flächennavigationsausrüstung, sofern eine solche für die jeweilige Flugstrecke gefordert wird;

(v) eine zusätzliche DME-Anlage für jede Flugstrecke, die ganz oder teilweise ausschließlich nach DME-Signalen geflogen wird;

(vi) eine zusätzliche VOR-Empfangsanlage für jede Flugstrecke, die ganz oder teilweise ausschließlich nach VOR-Signalen geflogen wird;

(vii) eine zusätzliche ADF-Anlage für jede Flugstrecke, die ganz oder teilweise ausschließlich nach NDB-Signalen geflogen wird; oder

(2) die vorgeschriebene Navigationsleistung (Required Navigation Performance (RNP) hinsichtlich der für den Betrieb im betreffenden Luftraum erfüllt. (Siehe auch IEM OPS 1.243)

(d) Abweichend von den Bestimmungen des Absatzes (c)(1)(vi) und/oder (c)(1)(vii) darf der Luftfahrtunternehmer ein Flugzeug ohne die dort geforderte Navigationsausrüstung oder ADF betreiben, wenn es über eine gleichwertige Ausrüstung verfügt, die für die jeweilige Flugstrecke behördlich genehmigt wurde. Die Zuverlässigkeit und Genauigkeit dieser Ausrüstung muss die sichere Navigation auf der geplanten Strecke gewährleisten.

(e) Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass die VHF-Sprechfunkausrüstung, ILS-Landekursempfänger und VOR-Empfänger eingebaut in Flugzeugen, die unter Instrumentenflugregeln betrieben werden, eine Type sind, die in Übereinstimmung mit den Leistungsstandards der Frequenzmodulations-Immunität zugelassen sind. (Siehe ACJ OPS 1.865(e)).

JAR-OPS 1.866 Transponder

(a) Ein Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nicht betreiben, wenn es nicht ausgerüstet ist mit

- (1) Einem, die Druckhöhe übertragenden Sekundärradar-Antwortgerät und
- (2) Zusätzliche, andere Sekundärradar-Funktionen, die für die beflogene Strecke erforderlich sind.

JAR-OPS 1.870 Zusätzliche Navigationsausrüstung für Flüge in bestimmten Lufträumen mit besonderen Leistungsanforderungen für die Navigationsausrüstung (MNPS-Luftraum)

(Siehe ACJ OPS 1.870)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf für Flüge im MNPS-Luftraum nur Flugzeuge mit einer Navigationsausrüstung einsetzen, die den im ICAO Dokument 7030 für ergänzende regionale Verfahren festgelegten Mindestleistungsanforderungen entspricht.

(b) Die in diesem Paragraphen geforderte Navigationsausrüstung muss gut sichtbar sein und vom Sitz eines jeden Piloten bedient werden können.

(c) Für unbeschränkte Flüge im MNPS-Luftraum muss ein Flugzeug mit zwei voneinander unabhängigen Langstrecken-Navigationsanlagen ausgerüstet sein.

(d) Für Flüge im MNPS-Luftraum auf bekanntgegebenen Flugstrecken muss ein Flugzeug mit einer Langstrecken-Navigationsanlage ausgerüstet sein, sofern nicht anders festgelegt.

JAR-OPS 1.872 Ausrüstung für Flüge in bestimmten Lufträumen mit verringerter Höhenstaffelung (RVSM)

(siehe JAA Administrative & Guidance Material Section 1, Part 3, Leaflet 6))

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass Flugzeuge für Flüge im Luftraum mit verringerter Höhenstaffelung (RVSM-Luftraum) ausgerüstet sind mit:

(1) zwei voneinander unabhängigen Höhenmesseranlagen;

(2) einer Höhenwarnanlage;

(3) einer Anlage zur automatischen Höhenhaltung; und

(4) einem Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) mit automatischer Höhenübermittlung, das mit der für die Höhenhaltung verwendeten Höhenmesseranlage gekoppelt werden kann.

ABSCHNITT M - INSTANDHALTUNG

JAR-OPS 1.875 Allgemeines

(siehe IEM OPS 1.875)

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug nur betreiben, wenn es von einem geeigneten, gemäß JAR-145 genehmigten oder anerkannten Instandhaltungsbetrieb instand gehalten und zum Betrieb freigegeben wurde. Ausgenommen sind Vorflugkontrollen, die nicht von einem gemäß JAR-145 genehmigten Betrieb ausgeführt werden müssen.

(b) Dieser Abschnitt enthält Flugzeug-Instandhaltungsvorschriften, die eingehalten werden müssen, um den Bedingungen für die Betriebsgenehmigung eines Luftfahrtunternehmens gemäß JAR-OPS 1.180 zu genügen.

JAR-OPS 1.880 Begriffsbestimmungen

Folgende Definitionen aus JAR-145 sind auf diesen Abschnitt anzuwenden:

(a) *Vorflugkontrolle*: Die vor einem Flug durchgeführte Inspektion, um sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug für den beabsichtigten Flug tauglich ist. Die Störungsbehebung ist nicht Teil der Vorflugkontrolle.

(b) *Genehmigte Norm*: Eine behördlich genehmigte Herstellungs-, Entwicklungs-, Instandhaltungs- oder Qualitätsnorm.

(c) *Von der Luftfahrtbehörde genehmigt*: Unmittelbar von der Luftfahrtbehörde selbst oder gemäß einem behördlich genehmigten Verfahren genehmigt.

JAR-OPS 1.885 Beantragung und Genehmigung des Instandhaltungssystems des Luftfahrtunternehmers

(a) Wer die erstmalige Erteilung, Änderung oder Verlängerung eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC - Air Operator Certificate) beantragt, hat für die Genehmigung des Instandhaltungssystems die Unterlagen gemäß JAR-OPS 1.185(b) einzureichen (siehe IEM OPS 1.885(a)).

(b) Wer die erstmalige Erteilung, Änderung oder Verlängerung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC - Air Operator Certificate) beantragt und dabei die Forderungen dieses Abschnitts in Verbindung mit einem entsprechenden gemäß JAR-145 genehmigten oder anerkannten Instandhaltungsbetriebshandbuch erfüllt, ist berechtigt, die Ge-

nehmigung für sein Instandhaltungssystem von der Luftfahrtbehörde zu erhalten (siehe IEM OPS 1.885(b)).

Anmerkung: Detaillierte Anforderungen sind in JAR-OPS 1.180 (a) (3) und 1.180 (b) und JAR-OPS 1.185 enthalten.

JAR-OPS 1.890 Verantwortlichkeit für die Instandhaltung

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat die Lufttüchtigkeit des Flugzeuges und die Betriebsfähigkeit von Betriebs- und Notausstattung sicherzustellen, indem er (siehe AMC OPS 1.890 (a)):

(1) Vorflugkontrollen ausführt (siehe AMC OPS 1.890 (a) (1));

(2) jeden den sicheren Betrieb beeinträchtigenden Fehler und jede Beschädigung behebt, um die genehmigte Norm wieder zu erfüllen; hierbei sind die Mindestausrüstungsliste und die Konfigurationsabweichungsliste zu berücksichtigen, sofern diese für das Flugzeugmuster bestehen; (Siehe AMC OPS 1.890(a)(2))

(3) die gesamte Instandhaltung gemäß dem in JAR-OPS 1.910 vorgeschriebenen, genehmigten Instandhaltungsprogramm durchführt; (Siehe AMC OPS 1.890(a)(3))

(4) die Bewertung der Wirksamkeit des genehmigten Instandhaltungsprogramms vornimmt (siehe AMC OPS 1.890 (a)(4));

(5) jede von der Luftfahrtbehörde herausgegebene betriebliche Anweisung oder Lufttüchtigkeitsanweisung und jede andere von ihr vorgeschriebene Maßnahme zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durchführt. Bis zum Inkrafttreten von JAR-39 hat der Luftfahrtunternehmer die bestehenden nationalen Vorschriften zu erfüllen; (Siehe AMC OPS 1.890(a)(5)) und

(6) Änderungen nach einer genehmigten Norm durchführt und für nicht vorgeschriebene Änderungen Entscheidungsgrundsätze für deren Durchführung festlegt (siehe AMC OPS 1.890 (a) (6)).

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Lufttüchtigkeitszeugnis für jedes betriebene Flugzeug seine Gültigkeit behält unter Berücksichtigung:

(1) der Forderungen in Absatz (a);

(2) eines jeden Ablaufdatums im Zeugnis; und

(3) jeder anderen im Zeugnis enthaltenen Instandhaltungsaufgabe.

(c) Zur Erfüllung der Bestimmungen des Absatzes (a) sind Verfahren anzuwenden, die den behördlichen Anforderungen genügen.

JAR-OPS 1.895 Organisation der Instandhaltung

(a) Der Luftfahrtunternehmer muss eine gemäß JAR-145 erteilte Genehmigung haben, die ausreicht, die Forderungen gemäß JAR-OPS 1.890 (a) (2), (3), (5) und (6) zu erfüllen, es sei denn, die Luftfahrtbehörde hat sich davon überzeugt, dass die Instandhaltung vertraglich an einen geeigneten gemäß JAR-145 genehmigten/anerkannten Instandhaltungsbetrieb übertragen werden kann (siehe AMC OPS 1.895 (a)).

(b) Der Luftfahrtunternehmer muss eine Person oder eine Gruppe von Personen beschäftigen, die die Luftfahrtbehörde für geeignet erachtet, um sicherzustellen, dass die gesamte Instandhaltung zeitgerecht gemäß einer genehmigten Norm so durchgeführt wird, dass die Bestimmungen über die Verantwortlichkeit für die Instandhaltung gemäß JAR-OPS 1.890 eingehalten werden. Diese Person oder der Leiter der Gruppe von Personen ist der Fachbereichsleiter nach JAR-OPS 1.175 (i) (2)). Der Fachbereichsleiter ist auch dafür verantwortlich, dass Verbesserungsvorschläge aus dem Qualitätssystem JAR-OPS 1.900(a) umgesetzt werden. (siehe AMC OPS 1.895 (b))

(c) Der Fachbereichsleiter für die Instandhaltung darf nicht bei einer JAR 145 genehmigten Organisation, die mit dem Luftfahrtunternehmen einen Vertrag hat, angestellt sein, außer es ist mit der Behörde vereinbart. (siehe AMC OPS 1.895 (c))

(d) Besitzt der Luftfahrtunternehmer keine ausreichende Genehmigung gemäß JAR-145, müssen Vereinbarungen mit einem entsprechenden Instandhaltungsbetrieb getroffen werden, um die Bestimmungen in JAR-OPS 1.890 (a) (2), (3), (5) und (6) zu erfüllen. Ausgenommen in den Absätzen (e), (f) und (g) anders festgelegt, muss ein schriftlicher Instandhaltungsvertrag zwischen dem Luftfahrtunternehmer und einem gemäß JAR-145 genehmigten oder anerkannten Instandhaltungsbetrieb abgeschlossen werden, in dem die Aufgaben gemäß JAR-OPS 1.890 (2), (3),

(5) und (6) im einzelnen geregelt und die die Qualitätssicherung gemäß JAR-OPS 1.900 unterstützenden Maßnahmen festgelegt sind. Flugzeuggrundinstandhaltungs- und geplante laufende Instandhaltungs-, sowie Triebwerk-instandhaltungsverträge, zusammen mit allen Nachträgen, müssen von der Behörde anerkannt sein. Die Luftfahrtbehörde verlangt nicht die Vorlage der kaufmännischen Teile des Instandhaltungsvertrages (siehe AMC OPS 1.895 (d)).

(e) Ungeachtet Absatz (d) darf der Luftfahrtunternehmer Verträge mit Organisationen, die nicht entsprechend JAR 145 anerkannt sind, abschließen, vorausgesetzt:

(1) Für Flugzeug- oder Triebwerk-instandhaltungsverträge, ist der Vertragspartner JAR-OPS Luftfahrtunternehmer der selben Flugzeugtype,

(2) die gesamte Instandhaltung wird letzten Endes von einer JAR 145 Organisation durchgeführt,

(3) so ein Vertrag regelt im einzelnen die Aufgaben festgelegt in JAR-OPS 1.890(a)(2), (3), (5) und (6) und definiert die Unterstützung der Qualitätssystem-Aufgaben von JAR-OPS 1.900,

(4) der Vertrag mit allen Nachträgen ist von der Behörde als geeignet erachtet. Die Luftfahrtbehörde verlangt nicht die Vorlage der kaufmännischen Teile des Instandhaltungsvertrages (siehe AMC OPS 1.895 (e)).

(f) Unabhängig von Absatz (d) kann in Fällen, in denen ein Flugzeug gelegentlich laufende Instandhaltung (Line Maintenance) benötigt, der Vertrag in Form einzelner Arbeitsaufträge (Workorders) an die Instandhaltungsorganisation erfolgen (Siehe IEM OPS 1.895(f&g))

(g) Unabhängig von Absatz (d) kann für Bauteil-Instandhaltung und Triebwerk-instandhaltung der Vertrag in Form einzelner Arbeitsaufträge (Workorders) an die Instandhaltungsorganisation erfolgen. (Siehe IEM OPS 1.895(f&g))

(h) Der Luftfahrtunternehmer hat ausreichende Büroräume an geeigneten Orten für das unter (b) genannte Personal bereitzustellen (siehe AMC OPS 1.895 (h)).

JAR-OPS 1.900 Qualitätssystem

(siehe AMC OPS 1.900)

(siehe IEM OPS 1.900)

(a) Für Zwecke der Instandhaltung muss das nach JAR-OPS 1.035 vorgeschriebene Qualitätssystem zusätzlich mindestens folgendes umfassen:

(1) die Überwachung, dass die Aufgaben gemäß JAR-OPS 1.890 in Übereinstimmung mit den anerkannten Verfahren durchgeführt werden;

(2) die Überwachung, dass die gesamte vertraglich vereinbarte Instandhaltung vertragsgemäß durchgeführt wird; und

(3) die Überwachung der ständigen Erfüllung der Bestimmungen dieses Abschnitts.

(b) Besitzt der Luftfahrtunternehmer eine Genehmigung gemäß JAR-145, kann das Qualitätssystem mit dem von JAR-145 geforderten kombiniert werden.

JAR-OPS 1.905 Instandhaltungs-Organisationshandbuch des Luftfahrtunternehmers

(a) Der Luftfahrtunternehmer muss ein Instandhaltungs-Organisationshandbuch bereitstellen, das die Einzelheiten des Organisationsaufbaus enthält (siehe AMC OPS 1.905 (a)), einschließlich

(1) des Fachbereichsleiters, der für das Instandhaltungssystem gemäß JAR-OPS 1.175(i)(2) verantwortlich ist, und die Gruppe von Personen gemäß JAR-OPS 1.895 (b);

(2) der Verfahren, die einzuhalten sind, um der Verantwortlichkeit für die Instandhaltung gemäß JAR-OPS 1.890 und den Qualitätsaufgaben entsprechend JAR-OPS 1.900 zu genügen. Hat der Luftfahrtunternehmer selbst eine ausreichende Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb gemäß JAR-145, können solche Einzelheiten im Instandhaltungsbetriebshandbuch gemäß JAR-145 enthalten sein.

(b) Das Instandhaltungs-Organisationshandbuch und jede folgende Ergänzung hierzu bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde.

JAR-OPS 1.910 Flugzeug-Instandhaltungsprogramm des Luftfahrtunternehmers

(a) Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass das Flugzeug gemäß seinem Flugzeug-Instandhaltungsprogramm instandgehalten wird. Das Programm muss Einzelheiten einschließlich der Intervalle für die gesamte durchzuführende Instandhaltung enthalten. Das Programm muss ein Zuverlässigkeitsprogramm umfassen, sofern die Luftfahrtbehörde ein solches Zuverlässigkeitsprogramm für erforderlich hält (siehe AMC OPS 1.910 (a)).

(b) Das genehmigte Flugzeug-Instandhaltungsprogramm des Luftfahrtunternehmers muss Gegenstand regelmäßiger Überprüfungen sein und wenn notwendig nachgebessert werden. Die Überprüfungen stellen sicher, dass das Programm weiterhin am laufenden bleibt, und das aus Sicht der betrieblichen Erfahrung unter Einbeziehung neuer und/oder umgestalteter Instandhaltungsanweisungen, verbreitet vom Typenzulassungshalter (Siehe AMC OPS 1.910(b))

(c) Das genehmigte Flugzeug-Instandhaltungsprogramm des Luftfahrtunternehmers muss jene verpflichtend anzuwendende Bestimmungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten, die vom Typenzulassungshalter herausgegeben wurden, um JAR 21.61 zu erfüllen (Siehe AMC OPS 1.910(c)).

(d) Das Flugzeug-Instandhaltungsprogramm des Luftfahrtunternehmers und jede folgende Ergänzung hierzu ist durch die Luftfahrtbehörde zu genehmigen (siehe AMC OPS 1.910 (d)).

(e) Das Flugzeug-Instandhaltungsprogramm des Luftfahrtunternehmers muss jene verpflichtend anzuwendende Bestimmungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten, die vom Typenzulassungshalter herausgegeben wurden, um JAR 21.61 zu erfüllen (Siehe AMC OPS 1.910(c)).

JAR-OPS 1.915 Technisches Bordbuch des Luftfahrtunternehmers für das Flugzeug (siehe AMC OPS 1.915)

(a) Der Luftfahrtunternehmer muss ein System der technischen Aufzeichnung (Technisches Bordbuch) benutzen, das für jedes Flugzeug die folgenden Informationen umfasst:

(1) Angaben über jeden Flug, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit notwendig sind;

(2) die gültige Freigabebescheinigung für das Flugzeug;

(3) die gültige Erklärung über den Status der Instandhaltung des Flugzeuges, die angibt, welche geplante oder außerplanmäßige Instandhaltung als nächste durchzuführen ist, es sei denn, die Luftfahrtbehörde stimmt zu, dass diese Erklärung anderswo aufbewahrt wird;

(4) alle Mängel, deren Behebung zurückgestellt ist, sofern sie den Betrieb des Flugzeuges beeinträchtigen; und

(5) alle erforderlichen Angaben über Vereinbarungen für die Unterstützung der Instandhaltung.

(b) Das Technische Bordbuch und jede folgende Ergänzung hierzu bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde..

JAR-OPS 1.920 Instandhaltungsaufzeichnungen

(siehe AMC OPS 1.920)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Technische Bordbuch des Flugzeuges für 24 Monate nach der letzten Eintragung aufbewahrt wird.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass ein System eingerichtet wird, um die im folgenden angegebenen Aufzeichnungen in einer von der Luftfahrtbehörde für geeignet erachteten Form für die vorgeschriebenen Zeiträume aufzubewahren:

(1) sämtliche detaillierten Instandhaltungsaufzeichnungen für das Flugzeug und für alle Flugzeugteile: 24 Monate, nachdem das Flugzeug oder das Bauteil zum Betrieb freigegeben wurde;

(2) je nach Zweckmäßigkeit, die Gesamtzeit und/oder die Gesamtanzahl der Flüge des Flugzeugs und aller lebensdauerbegrenzten Flugzeugteile: 12 Monate nachdem das Flugzeug endgültig außer Dienst gestellt wurde;

(3) je nach Zweckmäßigkeit, die Zeit und/oder die Zahl der Flüge seit der letzten Überholung des Flugzeugs oder der Flugzeugteile, für die eine zulässige Betriebsdauer bis zur nächsten Überholung angegeben ist: Bis die Überholung des Flugzeugs oder des Flugzeugteils durch eine andere Überholung von gleichwertigem Umfang und gleichwertiger Tiefe ersetzt wurde;

(4) der gültige Status der Kontrollen des Flugzeugs, so dass die Übereinstimmung mit dem genehmigten Flugzeug-Instandhaltungsprogramm des Luftfahrtunternehmens festgestellt werden kann: Bis die Kontrolle des Flugzeugs oder des Flugzeugteils durch eine andere Kontrolle von gleichwertigem Umfang und gleichwertiger Tiefe ersetzt wurde;

(5) der gültige Stand der für das Flugzeug und die Flugzeugteile anwendbaren Lufttüchtigkeitsanweisungen: 12 Mona-

te, nachdem das Flugzeug endgültig außer Dienst gestellt wurde; und

(6) Einzelheiten aller Modifikationen und Reparaturen für das Flugzeug, die Motoren, Propeller und alle anderen für die Lufttüchtigkeit wesentlichen Flugzeugteile: 12 Monate nachdem das Flugzeug endgültig außer Dienst gestellt wurde.

(c) Übergibt der Luftfahrtunternehmer das Flugzeug auf Dauer einem anderen Halter, hat er sicherzustellen, dass die Aufzeichnungen gemäß der Absätze (a) und (b) mit übergeben werden; die angegebenen Aufbewahrungsfristen bleiben auch für den neuen Halter gültig.

(Siehe AMC OPS 1.920(c))

JAR-OPS 1.925 Reserviert

JAR-OPS 1.930 Aufrechterhaltung der Gültigkeit des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses hinsichtlich des Instandhaltungssystems

(siehe IEM OPS 1.930)

Der Luftfahrtunternehmer muss JAR-OPS 1.175 und 1.180 erfüllen, um die fortdauernde Gültigkeit des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses hinsichtlich des Instandhaltungssystems sicherzustellen.

JAR-OPS 1.935 Fall gleichwertiger Sicherheit

(siehe IEM OPS 1.935)

Der Luftfahrtunternehmer darf Verfahren, die von den in diesem Abschnitt beschriebenen abweichen, nur einführen, wenn die Notwendigkeit besteht und die gleichwertige Sicherheit von der Luftfahrtbehörde vorher bestätigt und dies von den JAA-Mitgliedstaaten gebilligt wurde.

ABSCHNITT N - FLUGBESATZUNG

Anmerkung: In diesem Abschnitt wird auf JAR-FCL verwiesen. Bis zum Inkrafttreten dieser Vorschrift sind die entsprechenden nationalen luftrechtlichen Bestimmungen anzuwenden.

JAR-OPS 1.940 Zusammensetzung der Flugbesatzung

(siehe Anhang 1 & 2 zu JAR-OPS 1.940)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) die Zusammensetzung der Flugbesatzung sowie die Anzahl der Flugbesatzungsmitglieder auf den für sie vorgesehenen Sitzen mindestens den Bestimmungen des Flughandbuchs entspricht;

(2) die Flugbesatzung durch weitere Besatzungsmitglieder verstärkt wird, wenn dies aufgrund der Betriebsart erforderlich ist, wobei die Anzahl der Flugbesatzungsmitglieder die im Betriebshandbuch festgelegte Anzahl nicht unterschreiten darf;

(3) jedes Flugbesatzungsmitglied im Besitz der erforderlichen gültigen Lizenz ist, die den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügt, und über die notwendige Qualifikation zur Wahrnehmung der ihm zugeteilten Aufgaben verfügt;

(4) Verfahren, die den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügen, festgelegt werden, die die Zusammensetzung der gesamten Flugbesatzung aus unerfahrenen Mitgliedern ausschließen (siehe AMC OPS 1.940(a)(4));

(5) ein Pilot, der gemäß den Bestimmungen über Pilotenscheine als verantwortlicher Pilot qualifiziert ist, aus der Besatzung zum Kommandanten bestimmt wird; dieser kann die Durchführung des Fluges an einen anderen entsprechend qualifizierten Piloten delegieren; und

(6) sofern im Flughandbuch ein Flugbesatzungsmitglied zum Bedienen der Flugzeugsysteme (system panel operator) vorgeschrieben ist, dieses im Besitz einer Lizenz für Flugingenieure oder in ausreichendem Maße für diese Aufgabe qualifiziert ist und den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügt;

(7) bei Beschäftigung von Flugbesatzungsmitgliedern, die auch als solche in anderen Unternehmen tätig sind, die Vorschriften des Abschnitts N erfüllt werden. Insbesondere ist hierbei die Gesamtanzahl

der Muster oder Baureihen zu beachten, auf die ein Flugbesatzungsmitglied zum Zweck der gewerbsmäßigen Beförderung eingesetzt werden darf. Diese Gesamtanzahl, einschließlich der Tätigkeiten bei anderen Luftfahrtunternehmern, darf nicht die in JAR-OPS 1.980 und JAR-OPS 1.981 festgelegten Grenzen überschreiten. Bevor ein Flugbesatzungsmitglied als Kommandant ohne Überwachung auf Streckenflügen eingesetzt wird muss die Grundschulung für effektives Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management CRM) abgeschlossen sein. Jedoch, nach dem 1. April 2002 müssen alle Flugbesatzungsmitglieder eine CRM Grundschulung abgeschlossen haben, außer sie haben schon vor eine CRM Grundschulung abgeschlossen.

(b) *Flugbesatzung für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder für Flüge bei Nacht*

Für Flüge nach Instrumentenflugregeln oder für Flüge bei Nacht hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass:

(1) die Flugbesatzung bei Propeller-turbinenflugzeugen, deren höchste genehmigte Anzahl der Fluggastsitze mehr als 9 beträgt, sowie Strahlflugzeugen die Flugbesatzung aus mindestens zwei Piloten besteht; oder

(2) andere Flugzeuge, als in Absatz (b)(1) werden von einem einzelnen Piloten betrieben werden, wenn die Bestimmungen von Anhang 2 zu JAR-OPS 1.940 erfüllt werden. Werden die Bestimmungen des Anhangs 2 nicht erfüllt, muss die Flugbesatzung aus mindestens zwei Piloten bestehen.

JAR-OPS 1.943 Grundausbildung für das effektive Arbeiten der Flugbesatzung (Crew Resource Management CRM)

(Siehe AMC OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/ 1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(Siehe IEM OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/ 1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(a) Wenn ein Flugbesatzungsmitglied vorher noch keine Schulung für effektives Arbeiten abgeschlossen hat (sowohl neu Angestelltes, als auch existierendes Personal), muss der Luftfahrtunternehmer sicherstellen, dass diese CRM Grundschulung abgeschlossen wird. Neu angestellte müssen diese Schulung innerhalb des ersten Jahres bei einem Luftfahrtun-

ternehmer abschließen. Flugbesatzungsmitglieder, die schon als Flugbesatzungsmitglieder in der gewerblichen Luftfahrt gearbeitet haben und bisher noch keine CRM Schulung abgeschlossen haben, müssen die CRM-Grundschulung vor dem 1. April 2002 abschließen.

- (b) Wenn das Flugbesatzungsmitglied vorher noch nicht in menschlichen Eigenschaften (Human Factors) geschult wurde, dann ist ein Theoriekurs basierend auf dem Programm „Menschlichen Eigenschaften und Einschränkungen für den Linienpiloten“ (siehe Anforderungen für das Ausstellen eines Pilotenscheines) vor der oder gemeinsam mit der betriebsspezifischen CRM Schulung abzuschließen.
- (c) Die CRM Grundschulung muss von mindestens einem CRM-Lehrer, der von der Behörde genehmigt wurde, abgehalten werden. Dieser kann dabei von Assistenten für bestimmte Fachgebiete unterstützt werden.
- (1) Die CRM Grundschulung muss entsprechend einem Lehrplan durchgeführt werden, der im Betriebshandbuch enthalten ist.

JAR-OPS 1.945 Umschulung und Überprüfung

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.945)

(siehe AMC OPS 1.945)

(siehe IEM OPS 1.945)

(Siehe AMC OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/ 1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(Siehe IEM OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/ 1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) ein Flugbesatzungsmitglied beim Wechsel auf ein anderes Flugzeugmuster oder auf ein Flugzeug einer anderen Klasse einen den geltenden JAR-Lizenzierungsbestimmungen entsprechenden Lehrgang für die Musterberechtigung erhalten hat, sofern eine neue Muster- oder Klassenberechtigung erforderlich ist;

(2) ein Flugbesatzungsmitglied vor seinem Streckenflugeinsatz ohne Aufsicht eine vom Luftfahrtunternehmer durchgeführte Umschulung abgeschlossen hat;

(i) beim Wechsel auf ein Flugzeug, für das eine neue Musterberechtigung (type rating) oder Klassenberechtigung (class rating)

berechtigung (class rating) erforderlich ist;

(ii) beim Wechsel des Unternehmens;

(3) die Umschulung durch entsprechend qualifiziertes Personal nach einem detaillierten Lehrplan durchgeführt wird, der im Betriebshandbuch enthalten ist und den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügt;

(4) der Umfang der für ein Flugbesatzungsmitglied durchzuführenden Umschulung unter Berücksichtigung der bisherigen gemäß JAR-OPS 1.985 aufgezeichneten Schulungsmaßnahmen festgelegt wird;

(5) die erforderliche Qualifikation und Erfahrung der Flugbesatzungsmitglieder als Voraussetzung für eine Umschulung im Betriebshandbuch festgelegt sind;

(6) jedes Flugbesatzungsmitglied vor dem Streckenflugeinsatz unter Aufsicht gemäß JAR-OPS 1.965(b) und JAR-OPS 1.965(d) geschult und überprüft worden ist;

(7) jedes Flugbesatzungsmitglied nach dem Streckenflugeinsatz unter Aufsicht gemäß JAR-OPS 1.965(c) überprüft wird;

(8) ein Flugbesatzungsmitglied nach Beginn einer Umschulung nicht als solches vor Abschluss oder Abbruch der Umschulung auf einem Flugzeug eines anderen Musters oder einer anderen Klasse tätig wird; und

(9) die Umschulung auch das effektive Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management) beinhaltet (siehe AMC OPS 1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/1.965(e) & IEM OPS 1.945(a)(9) / 1.955(b)(6) / 1.965(e)).

(b) Bei dem Wechsel auf ein anderes Flugzeugmuster oder ein Flugzeug einer anderen Klasse kann die Überprüfung gemäß den Bestimmungen von JAR-OPS 1.965(b) mit der praktischen Prüfung für die entsprechende Muster- oder Klassenberechtigung verbunden werden.

(c) Die Umschulung und der Lehrgang für die Muster- oder Klassenberechtigung nach den JAR-Lizenzierungsbestimmungen (JAR-FCL) können miteinander verbunden werden.

JAR-OPS 1.950 Unterschiedsschulung und Vertrautmachen

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass ein Flugbesatzungsmitglied folgende Schulung erhält:

(1) Unterschiedsschulung (Differences training), die zusätzliche Kenntnisse und Schulung auf einem geeigneten Übungsgerät oder dem Flugzeug erfordert:

(i) bei dem Einsatz auf einem Flugzeug einer anderen Baureihe des gleichen Modells oder eines anderen Modells der gleichen Klasse; oder

(ii) bei einer Änderung der Ausrüstung und/oder der Verfahren für verwendete Modelle oder Baureihen.

(2) Vertrautmachen (Familiarisation training), das zusätzliche Kenntnisse erfordert:

(i) bei dem Einsatz auf einem anderen Flugzeug des gleichen Modells; oder

(ii) bei einer Änderung der Ausrüstung und/oder der Verfahren für verwendete Modelle oder Baureihen.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat im Betriebshandbuch die Fälle festzulegen, in denen die unter Absatz (a) genannten Schulungsmaßnahmen durchzuführen sind.

JAR-OPS 1.955 Ernennung zum Kommandanten

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass für Kopiloten, die zum Kommandanten ernannt, sowie für Flugbesatzungsmitglieder, die als Kommandant übernommen werden sollen,

(1) ein Mindestmaß an Erfahrung, das den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügt, im Betriebshandbuch festgelegt ist; und

(2) für Flüge mit mehreren Flugbesatzungsmitgliedern der Pilot einen entsprechenden Kommandantenlehrgang abgeschlossen hat.

(b) Der Inhalt des Kommandantenlehrgangs gemäß Absatz (a)(2) muss im Betriebshandbuch festgelegt sein und mindestens umfassen:

(1) Schulung im Flugsimulator (einschließlich eines Streckenflugübungsprogramms (Line Orientated Flying Training (LOFT)) und/oder Flugschulung;

(2) Befähigungsüberprüfung (Operator Proficiency Check) als Kommandant;

(3) Verantwortungsbereiche eines Kommandanten;

(4) Streckenflugeinsatz als Kommandant unter Aufsicht. Eine Mindestanzahl von 10 Flügen ist für Piloten vorgeschrieben, die bereits Flugerfahrung auf dem Muster haben;

(5) die Streckenflugüberprüfung gemäß JAR-OPS 1.965(c) als Kommandant und den Nachweis der gemäß JAR-OPS 1.975 geforderten Kenntnisse über Flugstrecken und Flugplätze; und

(6) die Schulung für ein effektives Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management (CRM)) (siehe AMC OPS 1.945 (a)(9)/1.955 (b)(6)/1.965 (e) & IEM OPS 1.945 (a)(9)/1.955 (b)(6)/1.965 (e).)

JAR-OPS 1.960 Kommandanten mit einer Lizenz für Berufspiloten

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) ein Berufspilot mit CPL auf Flugzeugen, die nach den Festlegungen im Flughandbuch mit einer Mindestflugbesatzung von einem Piloten betrieben werden dürfen, nur dann als Kommandant tätig wird, wenn er:

(i) für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR), bei denen Fluggäste befördert werden und die mehr als 50 NM über den Startflugplatz hinausführen, über eine Flugerfahrung von mindestens 500 Flugstunden auf Flugzeugen verfügt oder im Besitz einer gültigen Instrumentenflugberechtigung ist; oder

(ii) für Flüge nach Instrumentenflugregeln auf mehrmotorigen Flugzeugen über eine Flugerfahrung von mindestens 700 Stunden auf Flugzeugen verfügt. Die Flugerfahrung muss mindestens 400 Stunden als verantwortlicher Pilot (den Bestimmungen über Pilotenscheine) umfassen, davon 100 Stunden nach Instrumentenflugregeln einschließlich 40 Stunden auf mehrmotorigen Flugzeugen. Flugstunden als verantwortlicher Pilot können durch eine doppelt hohe Anzahl von Flugstunden als Kopilot ersetzt werden, wenn bei diesen Flügen nach

den Bestimmungen des Betriebs- handbuchs die Flugbesatzung aus mehreren Piloten bestanden hat;

(2) ergänzend zu den Bestimmungen des Absatzes (a)(1)(ii) für Flüge nach Instrumentenflugregeln mit einer Flugbesatzung von einem Piloten die Bestimmungen des Anhangs 2 zu JAR-OPS 1.940 erfüllt sind; und

(3) ergänzend zu den Bestimmungen des Absatzes (a)(1) bei einer Flugbesatzung von mehreren Piloten der Pilot vor dem Einsatz als Kommandant die Schulung gemäß JAR-OPS 1.955 (a)(2) abgeschlossen hat.

JAR-OPS 1.965 Wiederkehrende Schulung und Überprüfung

(siehe Anhänge 1 & 2 zu JAR-OPS 1.965)

(siehe AMC OPS 1.965)

(siehe IEM OPS 1.965)

(Siehe AMC OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/ 1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(Siehe IEM OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/ 1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(Siehe IEM OPS 1.965)

(a) Allgemeines

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) jedes Flugbesatzungsmitglied für das Muster oder die Baureihe, auf dem/der es eingesetzt wird, wiederkehrend geschult und überprüft wird;

(2) für die wiederkehrende Schulung und Überprüfung ein von der Luftfahrtbehörde anerkanntes Programm im Betriebs- handbuch festgelegt ist;

(3) wiederkehrende Schulung durch folgendes Personal erfolgt:

(i) Theorie- und Auffrischungsschulung durch entsprechend qualifiziertes Personal;

(ii) Flugschulung/Flugsimulatorschulung durch einen Fluglehrer für Musterberechtigung (Type Rating Instructor (TRI)) oder für die Flugsimulatorschulung durch einen Fluglehrer für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (Synthetic Flight Instructor (SFI)), vorausgesetzt, dass die Erfahrung und die Kenntnisse dieser Personen den Anforderungen des Luftfahrtunternehmers genügen, um

die in Anhang 1 zu JAR-OPS 1.965(a)(1)(A) und (B) festgelegten Themen zu unterrichten;

(iii) Schulung und Überprüfung des Gebrauchs der Not- und Sicherheitsausrüstung durch entsprechend qualifiziertes Personal; und

(iv) effektives Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management Training (CRM))

(A) Einführung der Schulungselemente für effektives Arbeiten in alle Phasen der wiederkehrenden Schulung durch das Personal, das die wiederkehrende Schulung durchführt. Der Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass das Personal, das die wiederkehrende Schulung durchführt auch ausreichend qualifiziert ist, die Schulungselemente für das CRM in die Schulung einzugliedern;

(B) Modulare CRM Schulung – durch mindestens einen CRM Lehrer, der von der Behörde genehmigt sein muss. Er kann durch Experten für bestimmte Teilgebiete unterstützt werden.

(4) Wiederkehrende Überprüfungen durch folgendes Personal durchgeführt werden:

(i) Befähigungsüberprüfungen (Operator Proficiency Check) durch einen Prüfberechtigten für Musterberechtigung oder wenn die Prüfung in einem nach den Bestimmungen von JAR-STD 1A anerkannten Flugsimulator durchgeführt wird, durch einen Prüfer an synthetischen Flugübungsgeräten (Synthetic Flight Examiner (SFE));

(ii) Streckenflugüberprüfungen (Line Checks) durch vom Luftfahrtunternehmer bestimmte Kommandanten, die den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügen; und

(iii) Schulung und Überprüfung des Gebrauchs der Not- und Sicherheitsausrüstung durch entsprechend qualifiziertes Personal;

(5) jedes Flugbesatzungsmitglied einer Befähigungsprüfung durch den Luftfahrtunternehmer als Teil einer vollständigen Standardflugbesatzung unterzogen wird.

(b) Befähigungsüberprüfungen (Operator Proficiency Check)

(1) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß:

(i) jedes Flugbesatzungsmitglied Befähigungsüberprüfungen unterzogen wird, um seine Fähigkeit nachzuweisen, normale, außergewöhnliche und Notverfahren (normal, abnormal and emergency procedures) durchzuführen;

(ii) die Überprüfung ohne Sichtbezug nach außen durchgeführt wird, wenn das Flugbesatzungsmitglied Flüge nach Instrumentenflugregeln durchführen soll.

(2) Die Gültigkeitsdauer einer Befähigungsüberprüfung beträgt sechs Kalendermonate, zuzüglich des verbleibenden Rests des Ausstellungsmonats. Wird die nächste Überprüfung innerhalb der letzten 3 Kalendermonate der Gültigkeitsdauer durchgeführt, gilt diese für 6 Kalendermonate ab dem Tag, an dem die vorangegangene Überprüfung ungültig wird.

(c) Streckenflugüberprüfung

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass sich jedes Flugbesatzungsmitglied einer Streckenflugüberprüfung im Flugzeug unterzieht, bei der seine Fähigkeit zur Durchführung des normalen, im Betriebshandbuch beschriebenen Streckenflugbetriebs überprüft wird. Die Gültigkeitsdauer einer Streckenflugüberprüfung beträgt 12 Kalendermonate, zuzüglich des verbleibenden Rests des Ausstellungsmonats. Wird die nächste Überprüfung innerhalb der letzten 3 Kalendermonate der Gültigkeitsdauer durchgeführt, gilt diese für 12 Kalendermonate ab dem Tag, an dem die vorangegangene Überprüfung ungültig wird.

(d) Schulung und Überprüfung des Gebrauchs der Not- und Sicherheitsausrüstung

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass jedes Flugbesatzungsmitglied hinsichtlich der Unterbringung und Handhabung der mitgeführten Not- und Sicherheitsausrüstung geschult und überprüft wird. Die Gültigkeitsdauer dieser Überprüfung beträgt 12 Kalendermonate, zuzüglich des verbleibenden Rests des Ausstellungsmonats. Wird die nächste Überprüfung innerhalb der letzten 3 Kalendermonate der Gültigkeitsdauer durchgeführt, gilt diese für 12 Kalendermonate ab dem Tag, an dem die vorangegangene Überprüfung ungültig wird.

(e) Effektives Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass

(1) die wiederkehrende Schulung für jedes Flugbesatzungsmitglied die Schulung für ein effektives Arbeiten als Besatzung beinhaltet und

(2) sich jedes Flugbesatzungsmitglied der modularen CRM Schulung unterzieht. Dabei müssen alle Hauptthemen der CRM-Schulung in einem Zeitraum von nicht mehr als 3 Jahren abgedeckt sein.

(f) Theorie- und Auffrischungsschulung

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass jedes Flugbesatzungsmitglied mindestens alle 12 Kalendermonate eine Theorie- und Auffrischungsschulung erhält. Wird die Schulung innerhalb von 3 Kalendermonaten vor Ablauf der zwölfmonatigen Gültigkeitsdauer durchgeführt, ist die nächste Theorie- und Auffrischungsschulung innerhalb von 12 Kalendermonaten gerechnet vom Ablauf der vorangegangenen Theorie- und Auffrischungsschulung abzuschließen.

(g) Flugschulung/Flugsimulatorschulung

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass jedes Flugbesatzungsmitglied mindestens alle 12 Kalendermonate eine Flugschulung/Flugsimulatorschulung erhält. Wird die Schulung innerhalb von 3 Kalendermonaten vor Ablauf der zwölfmonatigen Gültigkeitsdauer durchgeführt, ist die nächste Flugschulung/Flugsimulatorschulung innerhalb von 12 Kalendermonaten, gerechnet vom Ablauf der vorangegangenen Flugschulung/Flugsimulatorschulung, abzuschließen.

JAR-OPS 1.968 Befähigung des Piloten zum Führen eines Flugzeugs von jedem Pilotensitz aus

(Siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.968)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) ein Pilot, der ein Flugzeug von jedem Pilotensitz aus führen soll, entsprechend geschult und überprüft wird; und

(2) das Schulungs- und Überprüfungsprogramm im Betriebshandbuch festgelegt ist und den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügt.

JAR-OPS 1.970 Fortlaufende Flugerfahrung

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) ein Pilot nicht als Mitglied der zumindest erforderlichen Besatzung zum Betrieb eines Flugzeuges, ob als fliegender oder nichtfliegender Pilot eingesetzt wird, wenn er nicht innerhalb der letzten 90 Tage mindestens 3 Starts und 3 Landungen als fliegender Pilot auf dem selben Muster oder einem Flugsimulator der selben Type oder Klasse durchgeführt hat; und

(2) ein Pilot, der keine gültige Instrumentenflugberechtigung hält, nicht als Kommandant zum Betrieb eines Flugzeuges bei Nacht eingesetzt wird, wenn er nicht innerhalb der letzten 90 Tage mindestens 1 Landung bei Nacht als fliegender Pilot auf dem selben Muster oder einem Flugsimulator der selben Type oder Klasse durchgeführt hat

(b) Die 90-Tage-Periode gemäß Absatz (a)(1) und (2) kann durch Streckenflugeinsatz unter Aufsicht eines Einweisungsberechtigten oder Prüfberechtigten für Musterberechtigung auf höchstens 120 Tage ausgedehnt werden. Bei einem längeren Zeitraum als 120 Tage können die Anforderungen hinsichtlich der Flugerfahrung durch einen Schulungsflug oder durch Verwendung eines anerkannten Flugsimulators erfüllt werden.

JAR-OPS 1.975 Nachweis von Kenntnissen über Flugstrecken und Flugplätze

(siehe AMC OPS 1.975)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass ein Pilot vor seinem Einsatz als Kommandant oder als Pilot, dem die Durchführung des Fluges vom Kommandanten übertragen werden kann, ausreichende Kenntnisse über die vorgesehene Flugstrecke, die anzufliegenden Flugplätze, einschließlich der Ausweichflugplätze, sowie über die Bodeneinrichtungen und Verfahren erworben hat.

(b) Die Gültigkeitsdauer des Nachweises von Kenntnissen über die Flugstrecke und die anzufliegenden Flugplätze beträgt 12 Kalendermonate, zuzüglich des verbleibenden Rests

(1) des Monats, in dem der Nachweis erbracht wurde; oder

(2) des Monats, in dem das Flugbesatzungsmitglied auf der Flugstrecke oder zu dem Flugplatz das letzte Mal eingesetzt worden ist.

(c) Der Nachweis von Kenntnissen über die Flugstrecke und die anzufliegenden Flugplätze ist durch den Einsatz auf der jeweiligen Flugstrecke oder das Anfliegen des jeweiligen Flugplatzes innerhalb der Gültigkeitsdauer gemäß Absatz (b) zu erneuern.

(d) Wird innerhalb der letzten 3 Kalendermonate der Gültigkeitsdauer ein erneuter Nachweis geführt, so gilt dieser für 12 Kalendermonate ab dem Tag, an dem der vorangegangene Nachweis ungültig wird.

JAR-OPS 1.978 Besonderes Qualifizierungsprogramm

(a) Die gemäß JAR-OPS 1.965 und JAR-OPS 1.970 geltenden Fristen können verlängert werden, wenn die Luftfahrtbehörde ein vom Luftfahrtunternehmer festgelegtes, besonderes Qualifizierungsprogramm genehmigt hat.

(b) Dieses Programm muss Schulungen und Überprüfungen umfassen, mit denen Fähigkeiten erworben und aufrecht erhalten werden können, die mindestens den Bestimmungen gemäß JAR-OPS 1.945, 1.965 und 1.970 entsprechen.

JAR-OPS 1.980 Einsatz auf verschiedenen Mustern oder Baureihen

(Siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.980)
(siehe AMC OPS 1.980)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass ein Flugbesatzungsmitglied nur dann auf verschiedenen Mustern oder Baureihen eingesetzt wird, wenn es die dazu erforderlichen Fähigkeiten besitzt.

(b) Beim Einsatz auf verschiedenen Mustern oder Baureihen hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass dies durch die Unterschiede und/oder Ähnlichkeiten der betreffenden Flugzeuge gerechtfertigt ist. Hierbei ist folgendes zu berücksichtigen:

(1) der technische Standard des Flugzeugs;

(2) betriebliche Verfahren; und

(3) die Handhabungseigenschaften (siehe AMC OPS 1.980(b) und IEM OPS 1.980(b)).

(c) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass ein auf verschiedenen Mustern oder Baureihen eingesetztes Flugbesatzungsmitglied für jedes Muster oder jede Baureihe die in Abschnitt N vorgeschriebenen Anforderungen erfüllt, es sei denn, die Luftfahrtbehörde hat Erleichterungen hinsichtlich der Anforderungen für die Schulung, Überprüfung und für die fortlaufende Flugerfahrung gewährt.

(d) Der Luftfahrtunternehmer hat folgende von der Luftfahrtbehörde anerkannte geeignete Verfahren und/oder betriebliche Beschränkungen für den Einsatz auf verschiedenen Mustern oder Baureihen im Betriebshandbuch festzulegen:

- (1) die Mindesterfahrung der Flugbesatzungsmitglieder;
- (2) die Mindesterfahrung für ein Muster oder eine Baureihe, bevor mit der Schulung und dem Einsatz auf einem weiteren Muster oder einer weiteren Baureihe begonnen wird;
- (3) den Verfahrensablauf durch den ein für ein Muster oder eine Baureihe qualifiziertes Besatzungsmitglied für ein weiteres Muster oder weitere Baureihe geschult und qualifiziert wird; und
- (4) für jedes Muster oder jede Baureihe die jeweiligen Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung.

JAR-OPS 1.981 Einsatz auf Hubschraubern und Flugzeugen

(a) Wird ein Flugbesatzungsmitglied auf Hubschraubern und Flugzeugen eingesetzt:

- (1) hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass der Einsatz auf Hubschraubern und Flugzeugen auf jeweils ein Muster begrenzt wird;
- (2) hat der Luftfahrtunternehmer von der Luftfahrtbehörde anerkannte geeignete Verfahren und/oder betriebliche Beschränkungen im Betriebshandbuch festzulegen.

JAR OPS 1.985 Schulungsaufzeichnungen

(Siehe IEM OPS 1.985)

(a) Ein Luftfahrtunternehmer hat:

- (1) Aufzeichnungen über alle Schulungen, Überprüfungen und Nachweise gemäß JAR-OPS 1.945, 1.955, 1.968 und 1.975 eines jeden Flugbesatzungsmitglieds aufzubewahren; und

(2) Aufzeichnungen über alle Umschulungen, wiederkehrenden Schulungen und Überprüfungen auf Verlangen dem betreffenden Flugbesatzungsmitglied zur Verfügung zu stellen.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.940 Ablösung von Flugbesatzungsmitgliedern während des Fluges

(a) Ein Mitglied der Flugbesatzung kann während des Fluges von seinem Dienst am Steuer durch ein anderes, ausreichend qualifiziertes Flugbesatzungsmitglied abgelöst werden.

(b) *Ablösung des Kommandanten*

(1) Der Kommandant kann die Durchführung des Fluges delegieren:

- (i) an einen anderen qualifizierten Kommandanten; oder
- (ii) für Flugabschnitte oberhalb von Flugfläche 200 an einen Piloten, der gemäß Absatz (c) qualifiziert ist.

(c) *Mindestanforderungen an einen Piloten für die Ablösung des Kommandanten*

- (1) Inhaber einer gültigen Lizenz für Verkehrspiloten;
- (2) Umschulung und Überprüfung gemäß JAR-OPS 1.945 mit Lehrgang für die Musterberechtigung;

(3) Alle wiederkehrenden Schulungen und Überprüfungen gemäß JAR-OPS 1.965 und JAR-OPS 1.968; und

(4) Nachweis der Kenntnisse über Flugstrecken gemäß JAR-OPS 1.975;

(d) *Ablösung des Kopiloten*

(1) Der Kopilot kann abgelöst werden durch:

- (i) einen anderen ausreichend qualifizierten Piloten; oder
- (ii) einen Kopiloten, der gemäß Absatz (e) zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist.

(e) *Mindestanforderungen an einen Kopiloten zur Ablösung im Reiseflug*

(1) Inhaber einer gültigen Lizenz für Berufspiloten mit Instrumentenflugberechtigung;

(2) Umschulung und Überprüfung gemäß JAR-OPS 1.945, einschließlich

Lehrgang für die Musterberechtigung, ausgenommen der Schulung für Start und Landung;

(3) Alle zu wiederholenden Schulungen und Überprüfungen gemäß JAR-OPS 1.945, mit Ausnahme der Schulung für Start und Landung; und

(4) Einsatz als Kopilot ausschließlich im Reiseflug und nicht unterhalb von FL 200;

(5) Flugerfahrung gemäß JAR-OPS 1.970 ist nicht gefordert. Der Pilot muss jedoch in Abständen von nicht mehr als 90 Tagen eine Schulung in einem Flugsimulator zur Auffrischung der fliegerischen Fähigkeiten erhalten. Diese Auffrischungsschulung und die Schulung gemäß JAR-OPS 1.965 können miteinander verbunden werden.

(f) Ablösung des Flugbesatzungsmitglieds zum Bedienen der Flugzeugsysteme

Das Flugbesatzungsmitglied zum Bedienen der Flugzeugsysteme kann während des Fluges von einem Flugbesatzungsmitglied abgelöst werden, das entweder eine Lizenz für Flugingenieure besitzt oder ausreichend qualifiziert ist und den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügt.

Anhang 2 zu JAR-OPS 1.940

Flüge mit nur einem Piloten nach Instrumentenflugregeln oder bei Nacht

(a) Flugzeuge gemäß JAR-OPS 1.940 (b)(2) dürfen mit nur einem Piloten nach Instrumentenflugregeln oder bei Nacht betrieben werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

(1) Der Luftfahrtunternehmer hat in das Betriebshandbuch ein Programm zur Durchführung von Umschulungen und wiederkehrenden Schulungen für Piloten aufzunehmen, das ergänzende Bestimmungen für den Betrieb mit nur einem Piloten enthält;

(2) Die Verfahren im Cockpit müssen insbesondere umfassen:

(i) Bedienung der Triebwerke und Durchführung von Notverfahren;

(ii) Verwendung von Checklisten für normale, außergewöhnliche und Notverfahren;

(iii) Funksprechverkehr mit der Flugverkehrskontrollstelle;

(iv) An- und Abflugverfahren;

(v) Bedienung des Autopiloten; und

(vi) Vereinfachung der Aufzeichnungen während des Fluges;

(3) Die wiederkehrenden Überprüfungen gemäß JAR-OPS 1.965 sind als alleiniger Pilot auf Flugzeugen des/der entsprechenden Musters/Klasse unter Berücksichtigung der für den Einsatz charakteristischen Umgebungsbedingungen abzulegen;

(4) Der Pilot hat mindestens 50 Flugstunden auf Flugzeugen des/der entsprechenden Musters/Klasse nach Instrumentenflugregeln nachzuweisen, davon 10 Stunden als Kommandant; und

(5) Ein Pilot, der als alleiniger Pilot nach Instrumentenflugregeln oder bei Nacht eingesetzt wird, hat in den letzten 90 Tagen vor Beginn des Einsatzes als alleiniger Pilot mindestens 5 Flüge nach Instrumentenflugregeln einschließlich 3 Landeanflüge nach Instrumentenflugregeln auf Flugzeugen des/der entsprechenden Musters/Klasse nachzuweisen. Dieser Nachweis kann durch die Überprüfung eines Landeanflugs nach Instrumentenflugregeln auf einem Flugzeug des/der entsprechenden Musters/Klasse ersetzt werden.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.945

Umschulung durch den Luftfahrtunternehmer

(siehe AMC OPS 1.945)

(Siehe AMC OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/ 1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(Siehe IEM OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/ 1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(siehe IEM OPS 1.945)

(a) Die Umschulung durch den Luftfahrtunternehmer muss umfassen:

(1) Theorieschulung und Überprüfung, auch betreffend Flugzeugsysteme, normale, außergewöhnliche und Notverfahren;

(2) Schulung und Überprüfung der Handhabung der Not- und Sicherheitsausrüstung, wobei diese vor Beginn der Flugzeugschulung abgeschlossen worden sein müssen;

(3) Flugschulung/Flugsimulatorschulung und Überprüfung; und

(4) Streckenflugeinsatz unter Aufsicht und Streckenflugüberprüfung.

(b) Die Umschulung ist in der Reihenfolge gemäß Absatz (a) durchzuführen.

(c) Anschließend an eine Umschulung ohne Flugzeit hat der Pilot

(1) Streckenflüge innerhalb der ersten 15

Tage und Aufsicht durchzuführen; und

(2) seine ersten 4 Starts und Landungen unter Aufsicht eine TRI (A) auf einem Pilotensitz durchzuführen.

(d) Teile des effektiven Arbeiten als Besatzung (Crew Ressource Management Training (CRM)) müssen in die Umschulung eingegliedert und durch entsprechend qualifiziertes Personal durchgeführt werden.

(e) Hat ein Flugbesatzungsmitglied zuvor noch keine Umschulung durch einen Luftfahrtunternehmer abgeschlossen, hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass das betreffende Flugbesatzungsmitglied in Ergänzung zu den Bestimmungen des Absatzes (a) eine allgemeine Erste-Hilfe-Schulung erhält und, soweit erforderlich, in Verfahren bei einer Notwasserung unter Benutzung der entsprechenden Ausrüstung im Wasser geschult wird.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.965

Wiederkehrende Schulung und Überprüfung - Piloten

(siehe AMC OPS 1.965)

(Siehe AMC OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/
1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(Siehe IEM OPS 1.943/ 1.945(a)(9)/
1.955(b)(6)/ 1.965(e))

(siehe IEM OPS 1.965)

(a) Wiederkehrende Schulungen

Wiederkehrende Schulungen müssen umfassen:

(1) Theorie- und Auffrischungsschulung

(i) Theorie- und Auffrischungsschulungen müssen sich erstrecken auf:

(A) Flugzeugsysteme;

(B) betriebliche Verfahren und Anforderungen einschließlich Enteisen und Vereisungsschutz am Boden (siehe AMC OPS 1.345(a)) und Ausfall des Piloten (siehe AMC zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.965, Paragraph (a)(1)); und

(C) Auswertung von Unfällen und Zwischenfällen.

(ii) Die in der Theorie- und in der Auffrischungsschulung erworbenen Kenntnisse sind anhand eines Fragebogens oder mittels anderer geeigneter Methoden zu überprüfen.

(2) Flugschulung/Flugsimulatorschulung

(i) Die Schulung im Flugzeug oder Flugsimulator ist so zu gestalten, dass innerhalb der vorangegangenen 3 Jahre der Ausfall aller wichtigen Flugzeugsysteme und die damit verbundenen Verfahren geschult wurden.

(ii) Bei einer Flugschulung dürfen Triebwerkausfälle nur simuliert werden.

(iii) Die Flugschulung/Flugsimulatorschulung und die Befähigungsüberprüfung durch den Luftfahrtunternehmer können miteinander verbunden werden.

(3) Schulung im Gebrauch der Not- und Sicherheitsausrüstung

(i) Die Schulung im Gebrauch der Not- und Sicherheitsausrüstung kann mit der Überprüfung des Gebrauchs der Ausrüstung verbunden werden und hat im Flugzeug oder in einem geeigneten Übungsgerät zu erfolgen.

(ii) Die Schulung im Gebrauch der Not- und Sicherheitsausrüstung muss jedes Jahr umfassen:

(A) praktische Handhabung der mitgeführten Schwimmwesten;

(B) praktische Handhabung der Atemschutzausrüstung;

(C) praktische Handhabung der Feuerlöscher;

(D) Unterweisung in Unterbringung und Gebrauch der mitgeführten Not- und Sicherheitsausrüstung;

(E) Unterweisung in Lage und Bedienung aller Notausstiege und Türen; und

(F) Luftsicherheitsverfahren (security);

(iii) Im Abstand von 3 Jahren muss die Schulung umfassen:

(A) praktische Bedienung aller Arten von Notausstiegen und Türen;

(B) Demonstration der Handhabung der mitgeführten Notrutschen;

(C) praktische Bekämpfung eines echten oder simulierten Brandes unter Verwendung einer Ausrüstung, die der Ausrüstung im Flugzeug entspricht. Ist das Flugzeug mit Halon-Feuerlöschern ausgerüstet, kann eine den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügende alternative Methode angewendet werden;

(D) Auswirkungen von Rauch in geschlossenen Räumen und die praktische Handhabung der zu verwendenden Ausrüstung in einer simulierten, raucherfüllten Umgebung;

(E) praktische oder simulierte Handhabung der mitgeführten pyrotechnischen Signalmittel; und

(F) Demonstration der Handhabung der Arten von mitgeführten Rettungsflößen.

(4) *Schulung für ein effektives Arbeiten als Besatzung*

(i) Teile des effektiven Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management Training (CRM)) müssen in die entsprechenden Phasen der wiederkehrenden Schulung eingegliedert werden; und

(ii) ein entsprechendes Modulares CRM Schulungsprogramm muss eingeführt werden, so dass alle Hauptthemen der CRM-Schulung in einem Zeitraum von nicht mehr als 3 Jahren abgedeckt sein:

(A) menschliche Fehler und Zuverlässigkeiten, Fehlerketten, Fehlervermeidung und –erkennung

(B) Firmensicherheitskultur, Standardbetriebsverfahren (SOP's), betriebliche Umstände;

(C) Belastungen, Umgehen mit Belastungen, Müdigkeit und Aufmerksamkeit;

(D) Inforationssammlung und Verarbeitung, Situationsbewußtsein und Arbeitsbelastungsumgang

(E) Entscheidungsfindung

(F) Verständigung und Koordination innerhalb und außerhalb des Cockpits;

(G) Führung und Teamverhalten, Synergien;

(H) Automation und Richtlinien für die Automation (wenn es für die Type zutrifft)

(I) besondere Typenbezogenen Unterschiede;

(J) Fallstudien;

(K) Zusätzliche Gebiete, die wie sie im Unfallverhütungs- und Flugsicherheitsprogramm erkannt wurden (siehe JAR-OPS 1.037), besondere Aufmerksamkeit erfordern,

(b) *Wiederkehrende Überprüfungen*

Wiederkehrende Überprüfungen müssen enthalten:

(1) *Befähigungsüberprüfung durch den Luftfahrtunternehmer*

(i) Sofern zutreffend, müssen die Befähigungsüberprüfungen folgende Flugübungen umfassen:

(A) Startabbruch, falls ein Flugsimulator zur Verfügung steht, andernfalls nur die Andeutung der notwendigen Handgriffe;

(B) Start mit Triebwerkausfall zwischen der Entscheidungsgeschwindigkeit für den Startabbruch (V_1) und der Startsteigfluggeschwindigkeit (V_2) oder sobald dies aus Sicherheitserwägungen möglich ist;

(C) Präzisionsinstrumentenanflug bis zur Entscheidungshöhe, bei mehrmotorigen Flugzeugen mit ausgefallenem Triebwerk;

(D) Nichtpräzisionsanflug bis zur Sinkflugmindesthöhe;

(E) Instrumentenfehlflug bei Erreichen der Entscheidungshöhe oder Sinkflugmindesthöhe, bei mehrmotorigen Flugzeugen mit ausgefallenem Triebwerk; und

(F) Landung mit ausgefallenem Triebwerk. Bei einmotorigen Flugzeugen ist eine praktische Notlandeübung durchzuführen.

(ii) Bei einer Flugschulung dürfen Triebwerkausfälle nur simuliert werden.

(iii) Zusätzlich zu den Überprüfungen gemäß Absatz (i)(A) bis (i)(F), müssen alle 12 Monate die Überprüfungen gemäß JAR-FCL abgeschlossen werden, die mit der Befähigungsüberprüfung durch den Luftfahrtunternehmer verbunden werden können.

(iv) Sofern ein Pilot ausschließlich Flüge nach Sichtflugregeln durchführt, können die Überprüfungen gemäß Absatz (i)(C) bis (i)(E) entfallen, ausgenommen hiervon sind Landeanflugübungen und bei mehrmotorigen Flugzeugen das Durchstarten mit ausgefallenem Triebwerk.

(v) Befähigungsüberprüfungen durch den Luftfahrtunternehmer sind von einem Prüfer für Musterberechtigungen durchzuführen.

(2) Überprüfungen des Gebrauchs der Not- und Sicherheitsausrüstung

Zu überprüfen sind die Bedienung oder Handhabung der Ausrüstung, für die eine Schulung gemäß Absatz (a)(3) durchgeführt worden ist.

(3) Streckenflugüberprüfungen

(i) Durch Streckenflugüberprüfungen muss der Nachweis der ordnungsgemäßen Durchführung eines vollständigen Streckenfluges erbracht werden, einschließlich der Verfahren zum Vorbereiten und Abschließen des Fluges sowie der Handhabung der mitgeführten Ausrüstung, gemäß den Bestimmungen des Betriebshandbuchs.

(ii) Die Flugbesatzung ist hinsichtlich ihrer Fähigkeiten zum effektiven Arbeiten als Besatzung zu beurteilen, dabei sind Methoden zu verwenden, wie sie von der Behörde genehmigt und im Betriebshandbuch veröffentlicht wurden. Der Zweck dieser Beurteilung ist:

(A) Rückmeldungen zur Besatzung gemeinsam und einzeln zu geben und Nachschulungen zu erkennen; und

(B) das CRM Schulungssystem weiter zu entwickeln.

(iii) Piloten, die Aufgaben als steuernde und nicht steuernde Piloten wahrnehmen sollen, sind in beiden Funktionen zu überprüfen.

(iv) Streckenflugüberprüfungen sind im Flugzeug durchzuführen.

(v) Streckenflugüberprüfungen sind durch Kommandanten durchzuführen, die vom Luftfahrtunternehmer dazu bestimmt worden sind und die den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügen.

**Anhang 2 zu JAR-OPS 1.965
Wiederkehrende Schulung und Überprüfung - Flugbesatzungsmitglieder zum Bedienen der Flugzeugsysteme (system panel operators)**

(a) Wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen für Flugbesatzungsmitglieder zum Bedienen der Flugzeugsysteme müssen, soweit zutreffend, den Bestimmungen für wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen für Piloten sowie den besonderen zusätzlichen Anforderungen entsprechen.

(b) Wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen für Flugbesatzungsmitglieder zum Bedienen der Flugzeugsysteme sind, soweit möglich, zusammen mit den wiederkehrenden Schulungen und Überprüfungen für Piloten durchzuführen.

(c) Eine Streckenflugüberprüfung ist durch einen Kommandanten durchzuführen, der vom Luftfahrtunternehmer bestimmt worden ist und der den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügt, oder von einem Lehrer oder Prüfer für Flugbesatzungsmitglieder zum Bedienen der Flugzeugsysteme.

**Anhang 1 zu JAR-OPS 1.968
Befähigung eines Piloten zum Führen eines Flugzeugs von jedem Pilotensitz aus**

(a) Kommandanten, die auch auf dem rechten Pilotensitz die Aufgaben des Kopiloten wahrnehmen oder von dort aus Schulungen oder Überprüfungen durchführen sollen, müssen sich gemäß Betriebshandbuch, zusammen mit der Befähigungsüberprüfung durch den Luftfahrtunternehmer gemäß JAR-OPS 1.965 (b), zusätzlichen Schulungen und Überprüfungen unterziehen. Diese zusätzlichen Schulungen müssen mindestens umfassen:

(1) Triebwerkausfall während des Starts;

(2) Landeanflug und Durchstarten mit ausgefallenem Triebwerk;

(3) Landung mit ausgefallenem Triebwerk.

(b) Bei einer Flugschulung dürfen Triebwerksausfälle nur simuliert werden.

(c) Eine Tätigkeit vom rechten Sitz ist nur zulässig, wenn auch die in JAR-OPS 1 geforderten Überprüfungen für das Führen vom linken Sitz gültig sind.

(d) Ein Pilot, der den Kommandanten ablösen soll, muss die Handgriffe und Verfahren zusammen mit der Befähigungsüberprüfung durch den Luftfahrtunternehmer gemäß JAR-OPS 1.965 (b) nachgewiesen haben, die üblicherweise nicht in seiner Verantwortung als Pilot lägen. In Bereichen, in denen die Unterschiede zwischen rechtem und linkem Sitz nur unwesentlich sind (z.B. durch den Einsatz des Autopiloten), kann die praktische Ausbildung auf einem der Pilotensitze erfolgen.

(e) Ein Pilot, der, ohne Kommandant zu sein, den linken Sitz einnimmt, muss die Handgriffe und Verfahren, die sonst in der Verantwortung des Kommandanten in seiner Funktion als nicht steuernder Pilot lägen, zusammen mit der Befähigungsüberprüfung durch den Luftfahrtunternehmer gemäß JAR-OPS 1.965 nachweisen. In Bereichen, in denen die Unterschiede zwischen dem rechten und dem linken Sitz nur unwesentlich sind (z. B. durch den Einsatz des Autopiloten), kann die praktische Ausbildung auf einem der Pilotensitze erfolgen.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.980 Einsatz auf verschiedenen Mustern oder Baureihen

(Siehe AMC OPS 1.980)

(a) Wenn ein Flugbesatzungsmitglied auf mehr als einer Flugzeugklasse, einem Flugzeugbaumuster oder einer Flugzeugbaumuster, aufgelistet im AMC FCL 1.215A und/oder AMC FCL 1.220, aber nicht innerhalb eines Pilotenscheineintrages, muss der Luftfahrtunternehmer folgendes erfüllen:

- (1) Ein Flugbesatzungsmitglied darf nicht mehr als
- (i) Drei Kolbenantriebe getriebene Flugzeugtypen oder Baureihen; oder
 - (ii) Drei Turbinenpropeller Flugzeugtypen oder Baureihen; oder

- (iii) Eine Turbinenpropeller Flugzeugtype oder Baureihe und eine Kolbenantrieb getriebene Flugzeugtypen oder Baureihen; oder
- (iv) Eine Turbinenpropeller Flugzeugtype oder Baureihe und eine Flugzeug innerhalb einer bestimmten Klasse.

(2) Für jedes eingesetzte Muster oder jede eingesetzte Baureihe ist JAR-OPS 1.965 zu erfüllen, wenn der Luftfahrtunternehmer keine besonderen Verfahren und/oder betrieblichen Beschränkungen, die den behördlichen Anforderungen genügen, nachgewiesen hat.

(b) Wird ein Flugbesatzungsmitglied im Rahmen einer Lizenzeintragung oder mehreren Lizenzeintragungen (siehe AMC FCL 1.220 B) auf verschiedenen Mustern oder Baureihen eingesetzt, hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass:

(1) die im Betriebshandbuch festgelegte Mindestflugbesatzung für jedes Muster oder jede Baureihe gleich ist;

(2) ein Flugbesatzungsmitglied nicht auf mehr als zwei Mustern oder Baureihen eingesetzt wird, für die eine gesonderte Lizenzeintragung erforderlich ist; und

(3) in einer Flugdienstzeit nur Flugzeuge einer Lizenzeintragung geflogen werden, es sei denn der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren festgelegt, die eine angemessene Flugvorbereitungszeit gewährleisten.

Anmerkung: Für Fälle, in denen mehr als eine Lizenzeintragung betroffen ist, siehe Absätze (c) und (d).

(c) Wird ein Flugbesatzungsmitglied auf mehr als einem Muster oder einer Baureihe eingesetzt (siehe AMC FCL 1.220 A und B), die mehr als eine Lizenzeintragung erfordern, hat der Luftfahrtunternehmer folgendes zu erfüllen:

- (1) die Absätze (a)(1), (a)(2), (a)(3);
- (2) Absatz (d).

(d) Wird ein Flugbesatzungsmitglied auf mehr als einem Muster oder einer Baureihe eingesetzt (siehe AMC FCL 1.220 B), die mehr als eine Lizenzeintragung erfordern, gilt folgendes:

(1) Es sind die Bestimmungen der Absätze (a)(1), (a)(2) und (a)(3) zu erfüllen;

(2) Vor Ausübung der Rechte von zwei Lizenzeintragungen:

(i) muss das Flugbesatzungsmitglied zwei aufeinander folgende Befähigungsüberprüfungen durch den Luftfahrtunternehmer abgeschlossen haben und 500 Stunden in der zutreffenden Position innerhalb der Flugbesatzung bei demselben Luftfahrtunternehmer in der gewerbsmäßigen Beförderung im Einsatz gewesen sein.

(ii) Wird ein Pilot, der die Rechte von zwei Lizenzeintragungen ausübt, von einem Luftfahrtunternehmer, bei dem er bereits Erfahrung erworben hat, auf einem dieser Muster zum Kommandanten ernannt, beträgt die Mindesterfahrung als Kommandant 6 Monate und 300 Flugstunden, und der Pilot muss zwei aufeinander folgende Befähigungsüberprüfungen abgeschlossen haben, bevor er wieder die Rechte beider Lizenzeintragungen ausüben darf.

(3) Vor Beginn der Schulung und vor dem Einsatz auf dem zweiten Muster oder der zweiten Baureihe muss ein Flugbesatzungsmitglied 3 Monate und 150 Flugstunden auf dem ersten Muster oder der ersten Baureihe im Einsatz gewesen sein; hierin muss mindestens eine Befähigungsüberprüfung eingeschlossen sein.

(4) Nach Abschluss der erstmaligen Streckenflugüberprüfung auf dem neuen Muster sind 50 Flugstunden oder 20 Flüge ausschließlich auf Flugzeugen dieses Musters zu absolvieren.

(5) Für jedes eingesetzte Muster ist JAR-OPS 1.970 zu erfüllen, es sei denn die Luftfahrtbehörde hat Erleichterungen gemäß Ziffer (7) gewährt.

(6) Der Zeitraum, innerhalb dessen auf jedem Muster Streckenflugerfahrung zu erwerben ist, muss im Betriebshandbuch festgelegt sein.

(7) Sollen Erleichterungen zur Vereinfachung der Anforderungen hinsichtlich der Schulung und Überprüfung sowie der fortlaufenden Flugerfahrung bei Einsatz auf den Flugzeugmustern gewährt werden, so hat der Luftfahrtunternehmer der Luftfahrtbehörde nachzuweisen, welche Maßnahmen aufgrund der Gemeinsamkeiten der Muster oder Baureihen nicht wiederholt werden müssen (siehe AMC OPS 1.980(c) und IEM OPS 1.980(c)).

(i) JAR-OPS 1.965(b) schreibt jährlich 2 Befähigungsüberprüfungen durch den Luftfahrtunternehmer vor. Werden Erleichterungen gemäß Ziffer (7) für Befähigungsüberprüfungen durch den Luftfahrtunternehmer beim Wechseln zwischen zwei Mustern gewährt, so gilt jede Befähigungsüberprüfung auch für das andere Muster. Dabei darf der Zeitraum zwischen den Befähigungsüberprüfungen den in JAR-FCL für jedes Muster vorgeschriebenen Zeitraum nicht überschreiten. Zusätzlich ist die genehmigungspflichtige, einschlägige wiederkehrende Schulung im Betriebshandbuch festzulegen.

(ii) JAR-OPS 1.965(c) schreibt jährlich eine Streckenflugüberprüfung vor. Werden Erleichterungen gemäß Ziffer (7) für Streckenflugüberprüfungen beim Wechseln zwischen Mustern oder Baureihen gewährt, so gilt jede Streckenflugüberprüfung auch für das andere Muster oder die andere Baureihe.

(iii) Die jährliche Schulung und Überprüfung im Gebrauch der Not- und Sicherheitsausrüstung muss alle Anforderungen für jedes Muster umfassen.

(8) Für jedes eingesetzte Muster oder für jede eingesetzte Baureihe ist JAR-OPS 1.965 zu erfüllen, es sei denn die Luftfahrtbehörde hat gemäß Ziffer (7) Erleichterungen gewährt.

(e) Wird ein Flugbesatzungsmitglied auf einer Kombination von Mustern oder Baureihen eingesetzt (siehe AMC FCL 1.215 und AMC FCL 1.220), hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass besondere Verfahren und/oder betriebliche Beschränkungen nach den Bestimmungen von JAR-OPS 1.980(d) anerkannt worden sind.

ABSCHNITT O - KABINENBESATZUNG

JAR-OPS 1.988 Allgemeines

(siehe IEM OPS 1.988)

- (a) Ein Kabinenbesatzungsmitglied ist eine Person, die vom Luftfahrtunternehmer dazu bestimmt ist, in der Kabine Aufgaben zu erfüllen und muss von den Passagieren als Kabinenbesatzungsmitglied durch das Tragen einer Uniform erkennbar sein. Diese Personen müssen die Bestimmungen in diesem Absatz und sonst in der JAR-OPS 1 erfüllen.
- (b) Andere Personen, wie Medizinische Mitarbeiter, Sicherheitsorgane, Kinderbegleiter, Reisebegleiter, Techniker, Unterhalter oder Dolmetscher, die Aufgaben in der Kabine erfüllen dürfen keine Uniformen tragen, die sie von Passagieren als Kabinenbesatzungsmitglieder erkennen lassen, außer sie erfüllen die Bestimmungen in diesem Absatz und sonst in der JAR-OPS 1.

JAR-OPS 1.989 Begriffe

Kabinenbesatzungsmitglied: Ein Besatzungsmitglied aber kein Flugbesatzungsmitglied, das Aufgaben im Interesse der Sicherheit der Passagiere erfüllt, die ihnen vom Luftfahrtunternehmen oder dem Kommandanten des Flugzeuges aufgetragen wurden.

JAR-OPS 1.990 Anzahl und Zusammensetzung der Kabinenbesatzung

(siehe IEM OPS 1.990)

- (a) Der Luftfahrtunternehmer darf Flugzeuge mit einer höchsten genehmigten Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 nur dann zur Fluggastbeförderung einsetzen, wenn mindestens ein Kabinenbesatzungsmitglied (Flugbegleiter) mit den im Betriebshandbuch für die Sicherheit der Fluggäste genannten Aufgaben betraut ist.
- (b) Bei der Erfüllung der in Absatz (a) genannten Bestimmungen hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, daß die Anzahl der Flugbegleiter mindestens dem höheren der beiden folgenden Werte entspricht:
 - (1) ein Flugbegleiter für jeweils bis zu 50 auf demselben Fluggastdeck eingebaute Fluggastsitze; oder
 - (2) die Anzahl der Flugbegleiter, die an der Vorführung der Noträumung aktiv

teilgenommen hat, oder die Anzahl, die für eine entsprechende theoretische Berechnung einer Noträumung zugrundegelegt wurde. In den Fällen, in denen die höchste genehmigte Fluggastsitzanzahl um mindestens 50 Sitze geringer ist als die Anzahl der Sitze, die während der Vorführung geräumt wurde, kann die Anzahl der Flugbegleiter wie folgt verringert werden: Für jedes ganze Vielfache von 50 Sitzen, um das die höchste genehmigte Fluggastsitzanzahl unter die bei der Musterzulassung festgelegte höchstzulässige Sitzplatzanzahl sinkt, kann die Anzahl der Flugbegleiter um eine Person verringert werden.

(c) Unter besonderen Umständen kann die Luftfahrtbehörde von dem Luftfahrtunternehmer verlangen, die Kabinenbesatzung durch zusätzliche Flugbegleiter zu verstärken.

(d) Bei unvorhersehbaren Umständen kann die vorgeschriebene Mindestanzahl der Flugbegleiter verringert werden, vorausgesetzt, daß:

(1) die Anzahl der Fluggäste gemäß den im Betriebshandbuch angegebenen Verfahren reduziert wurde; und

(2) der Luftfahrtbehörde nach Abschluß des Fluges ein Bericht vorgelegt wird.

(e) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß bei Beschäftigung von Flugbegleitern, die auch als solche in anderen Unternehmen tätig sind, die Vorschriften des Abschnitts O erfüllt werden. Insbesondere ist hierbei die Gesamtanzahl der Muster oder Baureihen zu beachten, auf die ein Flugbegleiter zum Zwecke der gewerbmäßigen Beförderung eingesetzt werden darf. Diese Gesamtanzahl, einschließlich der Tätigkeiten bei anderen Luftfahrtunternehmen, darf nicht die in JAR-OPS 1.1030 festgelegten Grenzen überschreiten.

JAR-OPS 1.995 Mindestforderungen

- (a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß jeder Flugbegleiter:
 - (1) mindestens 18 Jahre alt ist;
 - (2) sich einer erstmaligen ärztlichen Untersuchung oder Beurteilung unterzogen hat, nach der er für tauglich befunden worden ist, die im Betriebshandbuch festgeleg-

ten Aufgaben zu erfüllen (siehe AMC OPS 1.995(a)(2)); und

(3) auch weiterhin gesundheitlich in der Lage ist, die im Betriebshandbuch festgelegten Aufgaben zu erfüllen.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß jeder Flugbegleiter in der Lage ist, seine Aufgaben in Übereinstimmung mit den im Betriebshandbuch festgelegten Verfahren wahrzunehmen.

JAR-OPS 1.996 Betrieb mit einem Kabinenbesatzungsmitglied

(a) Ein Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass jedes Kabinenbesatzungsmitglied ohne vergleichbarer Erfahrung vor dem Einsatz als einzelnes Kabinenbesatzungsmitglied abschließen muss:

(1) Schulung zusätzlich zu dem in JAR-OPS 1.1005 und JAR-OPS 1.100 mit Hauptgewicht auf den Betrieb mit einem Kabinenbesatzungsmitglied:

(i) Verantwortlichkeit gegenüber dem Kommandanten für die Durchführung der Kabinensicherheits- und Notverfahren, festgelegt im Betriebshandbuch.

(ii) Bedeutung der Koordination und der Verständigung mit der Flugbesatzung, den Umgang mit ungestümen oder störenden Passagieren,

(iii) Besprechung der JAR-OPS 1.990 Anzahl Firmenanforderungen und der gesetzlichen Anforderungen

(iv) Dokumentation

(v) Unfall- und Vorfalldokumentation

(vi) Flug- und Arbeitszeitbeschränkungen.

(2) Einweisungsflüge von mindestens 20 Stunden und 15 Flügen. Einweisungsflüge müssen unter Aufsicht von einem Kabinenbesatzungsmitglied mit entsprechender Erfahrung auf der geflogenen Flugzeugtype erfolgen.

(b) Ein Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass ein Kabinenbesatzungsmitglied vor der Einteilung als einzelnes Kabinenbesatzungsmitglied in der Lage ist, die Aufgaben wie sie im Betriebshandbuch festgelegt sind zu erfüllen. Die Eignung als einzelnes Kabinenbesatzungsmitglied zu arbeiten muss in den Kriterien für die Besatzungsmitgliederauswahl, -anstellung, -schulung und Eignungsbeurteilung angesprochen sein.

JAR-OPS 1.1000 Leitende Flugbegleiter

(a) Besteht die Kabinenbesatzung aus mehr als einer Person, hat der Luftfahrtunternehmer einen leitenden Flugbegleiter zu ernennen.

(b) Der leitende Flugbegleiter trägt gegenüber dem Kommandanten die Verantwortung für die Durchführung und Koordination der im Betriebshandbuch festgelegten Sicherheits- und Notverfahren für die Fluggastkabine.

(c) Werden gemäß den Bestimmungen von JAR-OPS 1.990 mehrere Flugbegleiter eingesetzt, darf der Luftfahrtunternehmer nur Personen als leitende Flugbegleiter bestimmen, die über mindestens 1 Jahr Erfahrung als Flugbegleiter verfügen und einen entsprechenden Lehrgang abgeschlossen haben (siehe IEM OPS 1.1000 (c)).

(d) Der Luftfahrtunternehmer hat Verfahren festzulegen, durch die ein Flugbegleiter ausgewählt werden kann, der in ausreichendem Maße qualifiziert ist, die Leitung der Kabinenbesatzung zu übernehmen, falls der ernannte leitende Flugbegleiter dazu nicht mehr in der Lage ist. Diese Verfahren müssen den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügen und die Berufserfahrung der Flugbegleiter berücksichtigen.

JAR-OPS 1.1005 Grundschulung

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1005)

(siehe IEM OPS 1.1005/1.1010/1.1015/1.1020)

(Siehe ACJ OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

(Siehe Anhang 2 zu ACJ OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß jeder Flugbegleiter vor Beginn einer Umschulung eine von der Luftfahrtbehörde genehmigte Grundschulung gemäß den Bestimmungen des Anhanges 1 zu JAR-OPS 1.1005 sowie die Überprüfung gemäß JAR-OPS 1.1025 erfolgreich abgeschlossen hat.

JAR-OPS 1.1010 Umschulung und Unterschiedsschulung

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1010)

(siehe IEM OPS 1.1005/1.1010/1.1015/1.1020)

(Siehe ACJ OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

(Siehe Anhang 2 zu ACJ OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß jeder Flugbegleiter eine entsprechende Schulung gemäß den Bestimmungen des Betriebshandbuchs wie folgt abgeschlossen hat, bevor er die ihm zugeteilten Aufgaben wahrnimmt:

(1) *Umschulung*

Ein Umschulungslehrgang ist abzuschließen :

(i) vor dem ersten Einsatz als Flugbegleiter durch den Luftfahrtunternehmer; oder

(ii) vor dem Einsatz auf einem anderen Flugzeugmuster.

(2) *Unterschiedsschulung*

Eine Unterschiedsschulung ist abzuschließen:

(i) vor dem Einsatz auf einer anderen Baureihe des Flugzeugmusters; oder

(ii) vor dem Einsatz auf den verwendeten Flugzeugmustern oder Baureihen bei geänderter Ausrüstung oder geänderter Anordnung der Ausrüstung oder geänderten Sicherheitsverfahren.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat den Inhalt der für einen Flugbegleiter durchzuführenden Umschulung oder Unterschiedsschulung unter Berücksichtigung der gemäß den Bestimmungen von JAR-OPS 1.1035 aufgezzeichneten bisherigen Schulungsmaßnahmen festzulegen.

(c) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) die Umschulung gemäß den Bestimmungen des Anhangs 1 zu JAR-OPS 1.1010 wirklichkeitsnah und nach einem Lehrplan durchgeführt wird;

(2) die Unterschiedsschulung nach einem Lehrplan durchgeführt wird; und

(3) die Umschulung und, soweit erforderlich die Unterschiedsschulung, den Gebrauch der gesamten Not- und Überlebensausrüstung und alle für das Flugzeugmuster oder die Baureihe anwendbaren Notverfahren umfaßt, einschließlich Schulung und praktische Übungen in einer entsprechenden Schulungseinrichtung oder im Flugzeug.

(d) Umschulungs- und Unterschiedstrainingsprogramme entsprechend Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1010 müssen von der Behörde genehmigt sein.

(e) Ein Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass jedes Kabinenbesatzungsmitglied vor dem ersten Einsatz als Flugbegleiter die firmenspezifische Schulung und die besondere Flugzeugtypenschulung für effektives Arbeiten (Crew Resource Management CRM) entsprechend Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1010(k) abgeschlossen hat. Kabinenbesatzungsmitglieder, die bereits bei einem Luftfahrtunternehmer als Kabinenbesatzungsmitglieder eingesetzt sind und noch keine CRM-Schulung abgeschlossen haben, müssen diese bei der nächsten wiederkehrenden Schulung und Überprüfung entsprechend Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1010(k) zusammen mit dem Flugzeugtypen spezifischen CRM abschließen.

JAR-OPS 1.1012 Vertrautmachen

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß jeder Flugbegleiter nach Abschluß der Umschulung und vor dem Einsatz als Mitglied der Mindestkabinenbesatzung gemäß den Bestimmungen von JAR-OPS 1.990(b) vertrautgemacht wurde.

JAR-OPS 1.1015 Wiederkehrende Schulung

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1015)

(siehe IEM OPS 1.1005/1.1010/1.1015/1.1020)

(Siehe ACJ OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

(Siehe Anhang 2 zu ACJ OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß jeder Flugbegleiter gemäß den Bestimmungen des Anhangs 1 zu JAR-OPS 1.1015 für Muster und Baureihen, auf denen er eingesetzt wird, wiederkehrend geschult wird. Hierbei sind die Aufgaben zu berücksichtigen, die ihm bei einer Noträumung, normalen Verfahren und Notverfahren, einschließlich der erforderlichen Handgriffe, zugeteilt sind.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß das Programm für wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen theoretischen und praktischen Unterricht, verbunden mit dem Einüben von Handgriffen, gemäß den Bestimmungen des Anhangs 1 zu JAR-OPS 1.1015 umfaßt. Das Programm bedarf der Anerkennung durch die Luftfahrtbehörde.

(c) Die Gültigkeitsdauer einer wiederkehrenden Schulung und der damit verbundenen Überprüfung gemäß den Bestimmungen von JAR-OPS 1.1025 beträgt 12 Kalendermonate, zuzüglich des verbleibenden Rests des Monats der Überprüfung. Wird die nächste Überprüfung innerhalb der letzten 3 Kalendermonate der Gültigkeitsdauer durchgeführt, gilt diese für 12 Kalendermonate ab dem Tag, an dem die vorangegangene Überprüfung ungültig wird.

JAR-OPS 1.1020 Auffrischungsschulung

(siehe Anhang 1 zu
JAR-OPS 1.1020)
(siehe AMC OPS 1.1020)
(siehe IEM OPS
1.005/1.1010/1.1015/1.1020)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß Flugbegleiter, die länger als 6 Kalendermonate keinen Flugdienst geleistet haben und bei denen die Gültigkeitsdauer der vorangegangenen Überprüfung gemäß den Bestimmungen von JAR-OPS 1.1025(b)(3) noch nicht abgelaufen ist, eine im Betriebs- handbuch festgelegte Auffrischungsschulung gemäß den Bestimmungen des Anhangs 1 zu JAR-OPS 1.1020 abschließen (siehe IEM OPS 1.1020(a)).

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß ein Flugbegleiter, der zwar Flugdienst geleistet hat, jedoch während der vergangenen 6 Kalendermonate keinen Flugdienst als Flugbegleiter gemäß den Bestimmungen von JAR-OPS 1.990(b) auf dem Flugzeugmuster verrichtet hat, vor einem solchen Einsatz auf diesem Flugzeugmuster entweder:

- (1) eine Auffrischungsschulung auf dem Muster abgeschlossen hat; oder
- (2) zum Zweck des Vertrautmachens auf zwei Flugabschnitten eingesetzt worden ist (siehe AMC OPS 1.1012 Ziffer (3)).

JAR-OPS 1.1025 Überprüfung

(siehe AMC OPS 1.1025)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß sich jeder Flugbegleiter während oder nach dem Abschluß der Schulungen nach den Bestimmungen in JAR-OPS 1.005, 1.1010 und 1.1015 Überprüfungen hinsichtlich seiner Befähigung zur Durchführung von Sicherheits- und Notfallmaßnahmen unterzieht. Diese Überprüfungen sind durch Personal vorzunehmen, das den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügt.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß jeder Flugbegleiter folgenden Überprüfungen unterzogen wird:

(1) Bei Grundschulung

Die in Anhang 1 zu JAR-OPS 1.005 aufgeführten Punkte;

(2) Bei Umschulung und Unterschiedsschulung

Die in Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1010 aufgeführten Punkte;

(3) Bei wiederkehrender Schulung

Die in Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1015 aufgeführten, zutreffenden Punkte.

JAR-OPS 1.1030 Einsatz auf verschiedenen Mustern oder Baureihen

(siehe ACJ OPS 1.1030)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß Flugbegleiter auf höchstens 3 verschiedenen Flugzeugmustern eingesetzt werden. Mit Genehmigung der Luftfahrtbehörde kann der Einsatz auch auf 4 verschiedenen Mustern erfolgen, wenn auf wenigstens zwei dieser Muster

- (1) die Nicht-Flugzeugtypen bezogenen Normal- und Notverfahren gleich sind; und
- (2) die Sicherheitsausrüstung und Notverfahren ähnlich sind.

(b) Im Sinne des Absatzes (a) sind Baureihen eines Flugzeugmusters als verschiedene Muster zu betrachten, wenn sie in einem der folgenden Bereiche nicht ähnlich sind:

- (1) Bedienung der Notausstiege;
- (2) Unterbringung und Art der Sicherheitsausrüstung; und
- (3) Notverfahren.

JAR-OPS 1.1035 Schulungsaufzeichnungen

(siehe IEM OPS 1.1035)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat:

(1) Aufzeichnungen über alle Schulungen und Überprüfungen gemäß JAR-OPS 1.005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 und 1.1025 zu führen; und

(2) Aufzeichnungen über alle Einführungsschulungen, Umschulungen, wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen

auf Verlangen dem betreffenden Flugbegleiter zur Verfügung zu stellen.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1005 Grundschulung

(siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015/ 1.1020)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß die Grundschulung durch entsprechend qualifiziertes Personal erfolgt.

(b) Schulung für den Umgang mit Feuer und Rauch

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß diese Schulung folgendes beinhaltet:

(1) die besondere Bedeutung, in Notsituationen mit Feuer und Rauch unverzüglich zu handeln und hierbei den Brandherd festzustellen;

(2) die unverzügliche Meldung an die Flugbesatzung und bestimmte Maßnahmen zur Koordinierung und Hilfeleistung, wenn Feuer oder Rauch entdeckt worden sind;

(3) die Notwendigkeit der regelmäßigen Überprüfung feuergefährdeter Bereiche, einschließlich der Waschräume und zugehörigen Rauchmelder;

(4) die Klassifizierung von Bränden, die im jeweiligen Brandfall geeigneten Löschmittel und Verfahren, Verfahren zur Anwendung von Löschmitteln, die Folgen ihrer unsachgemäßen Anwendung und ihr Einsatz auf begrenztem Raum; und

(5) allgemeine Verfahren der an Flugplätzen stationierten Rettungsdienste.

(c) Schulung für das Überleben im Wasser

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß jeder Flugbegleiter im Anlegen und in der Handhabung von Schwimmhilfen im Wasser geschult wird. Vor dem ersten Einsatz auf einem Flugzeug, das über Rettungsflöße oder eine ähnliche Ausrüstung verfügt, muß eine Schulung im Gebrauch dieser Ausrüstung sowie ihre Benutzung im Wasser erfolgen.

(d) Überlebensschulung

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß die Überlebensschulung den Einsatzgebieten (z. B. Polar-, Wüsten-, Dschungelgebiete oder Wasser) entspricht.

(e) Medizinische Schulung und Erste Hilfe

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß die medizinische Schulung und die Erste-Hilfe Schulung folgendes umfaßt:

(1) Unterweisung in Erster Hilfe und den Gebrauch der Bordapotheke ;

(2) Erste Hilfe verbunden mit einer Überlebensschulung und der entsprechenden Hygiene; und

(3) die physiologischen Auswirkungen des Fliegens, insbesondere die des Sauerstoffmangels (Hypoxie).

(f) Umgang mit Fluggästen

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß die Schulung für den Umgang mit Fluggästen sich auf folgendes erstreckt:

(1) Hinweise zur Erkennung von und für den Umgang mit Fluggästen, die unter dem Einfluß von Alkohol oder Drogen stehen oder aggressiv sind;

(2) Methoden zur Beeinflussung von Fluggästen und für den Umgang mit Personengruppen, um die Noträumung eines Flugzeugs zu beschleunigen;

(3) Bestimmungen hinsichtlich der sicheren Unterbringung des Handgepäckes und der Gegenstände des Kabinenservices, unter Berücksichtigung, daß diese eine Gefahr für die Kabineninsassen darstellen oder die Notausrüstung oder die Ausstiege versperren oder beschädigen könnten;

(4) Die Bedeutung der ordnungsgemäßen Sitzplatzzuteilung im Hinblick auf die Masse und den Schwerpunkt des Flugzeugs. Besonderes Augenmerk ist auf die Belegung der Sitzplätze mit behinderten Personen zu richten und die Notwendigkeit, Sitzplätze an unbeaufsichtigten Ausgängen mit körperlich geeigneten Personen zu besetzen;

(5) Tätigkeiten, die beim Auftreten von Turbulenzen auszuführen sind, einschließlich der Sicherung der Kabine;

(6) Vorsichtsmaßnahmen, die zu ergreifen sind, wenn lebende Tiere in der Kabine befördert werden;

(7) Schulung für den Umgang mit gefährlichen Gütern gemäß Abschnitt R; und

(8) Luftsicherheitsverfahren (security), einschließlich der Bestimmungen des Abschnitts S.

(g) *Verständigung*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß während der Schulung schwerpunktmäßig die Bedeutung der effektiven (1) Verständigung zwischen Kabinenbesatzung und Flugbesatzung vermittelt wird, einschließlich Verfahren gemeinsamer Sprache und Fachausdrücke.

(h) *Disziplin und Verantwortung*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß die Schulung für jedes Kabinenbesatzungsmitglied folgendes umfaßt:

(1) Wahrnehmung der Aufgaben der Kabinenbesatzung in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Betriebshandbuchs;

(2) Aufrechterhaltung der Fähigkeiten und körperlichen Tauglichkeit, um als Flugbegleiter Dienst zu tun, insbesondere unter Beachtung der Bestimmungen über die Flugzeiten, Dienstzeiten und Ruhezeiten;

(3) Kenntnisse über die für die Kabinenbesatzung zutreffenden luftfahrtrechtlichen Bestimmungen und die Aufgaben der Luftfahrtbehörde;

(4) allgemeine Kenntnisse über die einschlägigen Luftfahrtfachausdrücke, die aerodynamische Grundlagen, die Sitzplatzverteilung, die Wetterkunde und über die Einsatzgebiete;

(5) Einsatzbesprechung der Kabinenbesatzung vor dem Flug und die Bekanntgabe notwendiger Sicherheitsinformationen im Hinblick auf die besonderen Aufgaben jedes einzelnen;

(6) die Notwendigkeit, die einschlägigen Unterlagen und Handbücher durch laufende Einarbeitung der vom Luftfahrtunternehmer ausgegebenen Ergänzungen auf dem neuesten Stand zu halten;

(7) die Bedeutung der Feststellung, wann die Kabinenbesatzung berechtigt und verpflichtet ist, eine Noträumung und andere Notverfahren einzuleiten; und

(8) die Bedeutung sicherheitsrelevanter Aufgaben und Pflichten sowie die Notwendigkeit, auf Notsituationen unverzüglich und wirkungsvoll zu reagieren.

(i) *Effektives Arbeiten als Besatzung*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß die Schulung der Kabinenbesatzung erfüllt:

(1) Grundsicherung für effektives Arbeiten (Crew Resource Management CRM)

(i) Ein Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass ein Kabinenbesatzungsmitglied die CRM Grundsicherung vor dem ersten Einsatz als Kabinenbesatzungsmitglied abgeschlossen hat. Kabinenbesatzungsmitglieder, die bereits bei einem Luftfahrtunternehmer als Kabinenbesatzungsmitglieder eingesetzt sind und noch keine CRM-Schulung abgeschlossen haben, müssen diese bei der nächsten wiederkehrenden Schulung und Überprüfung abschließen.

(ii) Die Gegenstände in Anhang 2 zu JAR-OPS 1.1005/ 1.1010/ 1/ 1.1015 Tabelle 1, Spalte (a) müssen bis zum Wissensstand entsprechend Spalte (b) abgedeckt sein.

(iii) Die Einführungsschulung muß von mindestens einem Kabinenbesatzungs CRM Lehrer durchgeführt werden.

**Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1010
Umschulung und Unterschiedsschulung**

(siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015/ 1.1020)

(a) *Allgemeines*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß:

(1) die Umschulung und Unterschiedsschulung durch entsprechend qualifiziertes Personal durchgeführt wird; und

(2) während der Umschulung und Unterschiedsschulung die Unterbringung, Entnahme und der Gebrauch der gesamten an Bord befindlichen Not- und Überlebensausrüstung sowie alle auf das verwendete Flugzeugmuster, die Baureihe und Flugzeugkonfiguration bezogenen Notverfahren und Notfallübungen geschult werden.

(b) *Schulung für den Umgang mit Feuer und Rauch*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass entweder:

(1) jeder Flugbegleiter eine wirklichkeitsnahe praktische Schulung im Gebrauch der gesamten im Flugzeug verwendeten Feuerbekämpfungsausrüstung einschließlich Schutzkleidung erhält. Im Rahmen dieser Schulung muß:

(i) jeder Flugbegleiter ein Feuer löschen, das einem Feuer im Inneren eines Flugzeugs entspricht. Ist das Flugzeug mit Halon-Feuerlöschern ausgerüstet, kann ein anderes Löschmittel verwendet werden; und

(ii) jeder Flugbegleiter das Anlegen und die Handhabung der Atemschutz-ausrüstung in einer geschlossenen simulierten raucherfüllten Umgebung üben;

(c) *Bedienung der Türen und Ausstiege*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) jeder Flugbegleiter alle Türen und Notausstiege zur Evakuierung der Fluggäste in einem Flugzeug oder in einem entsprechenden Übungsgerät bedient und selbst öffnet; und

(2) die Bedienung aller übrigen Ausstiege vorgeführt wird.

(d) *Schulung für die Benutzung der Notrutschen*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) jeder Flugbegleiter eine Notrutsche aus einer Höhe, die der Schwelle der Fluggastkabine entspricht, hinunterrutscht;

(2) die Notrutsche an einem Flugzeug oder an einem entsprechenden Übungsgerät befestigt ist; und

(e) *Noträumungsverfahren und Notsituationen*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß:

(1) eine Schulung der Noträumung das Erkennen einer geplanten oder unvorhergesehenen Evakuierung auf dem Land oder zu Wasser umfaßt. Diese Schulung muß das Erkennen nicht benutzbarer Ausgänge oder unbrauchbarer Not-ausrüstung enthalten; und

(2) jeder Flugbegleiter in der Bewältigung folgender Situationen geschult wird:

(i) Ausbruch eines Feuers während des Fluges, wobei der Feststellung des Brandherdes besondere Bedeutung zukommt ;

(ii) schwere Turbulenzen;

(iii) plötzlicher Druckverlust, einschließlich des Anlegens der tragbaren Sauerstoffausrüstung durch jeden Flugbegleiter; und

(iv) andere während des Fluges auftretende Notsituationen

(f) *Umgang mit Personengruppen (crowd control)*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß eine dem jeweiligen Flugzeugmuster entsprechende wirklichkeitsnahe Schulung im Umgang mit einer größeren Menschenmenge in Notsituationen erfolgt.

(g) *Ausfall eines Piloten*

Der Luftfahrtunternehmer hat, wenn die Mindestflugbesatzung aus mehr als 2 Piloten besteht, sicherzustellen, daß jeder Flugbegleiter für die Verfahren beim Ausfall eines Piloten geschult wird und die Sitzeinstellung und den Anschnallgurt bedienen kann. Wenn die Standardbetriebsverfahren des Luftfahrtunternehmers es erfordern, muss die Schulung für die Benutzung der Flugbesatzungs-Sauerstoffanlage und der Cockpitprüflisten mit einer praktischen Vorführung erfolgen.

(h) *Sicherheitsausrüstung*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß jeder Flugbegleiter eine wirklichkeitsnahe Schulung und Vorführung der Unterbringung und des Gebrauchs der Sicherheitsausrüstung erhält, die folgendes umfaßt:

(1) Notrutschen und, falls keine selbsttragenden Rutschen vorhanden sind, die Handhabung der zugehörigen Seile;

(2) Rettungsflöße (life-rafts) und Notrutschen, die als Flöße benutzt werden können (slide-rafts), einschließlich der zugehörigen Ausrüstung;

(3) Schwimmwesten, Kleinkinderschwimmwesten und schwimmfähige Babytragen;

(4) Sauerstoffanlage mit herausfallenden Masken;

(5) Sauerstoff für Erste-Hilfe;

(6) Feuerlöscher;

- (7) Notaxt oder Brechstange;
- (8) Notbeleuchtung, einschließlich Taschenlampen;
- (9) Sprechrichtungen, einschließlich der Megaphone;
- (10) Überlebenspakete, einschließlich ihres Inhalts;
- (11) pyrotechnischen Signalmittel, wobei auch Übungsgeräte verwendet werden dürfen ;
- (12) Bordapotheke, einschließlich ihres Inhalts, und der medizinischen Notfallausrüstung; und
- (13) weitere Gegenstände der Sicherheitsausrüstung oder der Sicherheitssysteme, falls zutreffend.

(i) *Unterweisung der Fluggäste/Vorführung der Sicherheitseinrichtungen*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß eine Schulung für die Vorbereitung der Fluggäste auf normale Situationen und Notsituationen gemäß den Bestimmungen von JAR-OPS 1.285 erfolgt.

- (j) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß die Schulung der Kabinenbesatzung alle entsprechenden JAR-OPS Bestimmungen enthält
- (k) effektives Arbeiten (Crew Resource Management CRM).

(1) Ein Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass ein Kabinenbesatzungsmitglied die CRM Grundschulung mit den in Anhang 2 zu JAR-OPS 1.1005/ 1.1010/ 1.1015 Tabelle 1, Spalte (a) aufgelisteten Gegenständen mit dem Wissensstand entsprechend Spalte (c) abschließt, bevor Flugzeugtypenspezifische CRM und/oder wiederkehrende CRM Schulung durchgeführt wird

(2) Wenn ein Kabinenbesatzungsmitglied eine Umschulung auf eine andere Flugzeugtype durchführt muss die CRM Schulung mit den in Anhang 2 zu JAR-OPS 1.1005/ 1.1010/ 1.1015 Tabelle 1, Spalte (a) aufgelisteten Gegenständen mit dem Wissensstand entsprechend Spalte (d) erfüllt werden.

- (3) Die Umschulung muss von mindestens einem Kabinenbesatzungs CRM Lehrer durchgeführt werden.

**Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1015
Wiederkehrende Schulung**

(siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015/ 1.1020)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß wiederkehrende Schulungen durch entsprechend qualifiziertes Personal durchgeführt werden.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß das Programm für die praktische Schulung jedes Jahr folgendes umfaßt:

(1) Notverfahren einschließlich Ausfall des Piloten;

(2) Noträumungsverfahren einschließlich der Methoden für den Umgang mit Personengruppen;

(3) Andeutung der Handgriffe zum Öffnen von Türen und Notausstiegen zur Evakuierung von Fluggästen durch jeden Flugbegleiter;

(4) Unterbringung und Handhabung der Notausrüstung, einschließlich der Sauerstoffanlagen sowie das Anlegen der Schwimmwesten und der tragbaren Sauerstoff- und Atemschutz ausrüstung (PBE) durch alle Flugbegleiter;

(5) Erste Hilfe und Inhalt der Bordapotheke;

(6) Unterbringung von Gegenständen in der Kabine;

(7) Luftsicherheitsverfahren (security);

(8) Erkenntnisse aus Unfällen und Störungen;

(9) effektives Arbeiten (Crew Resource Management CRM).

Ein Luftfahrtunternehmer muss sicherstellen, dass die CRM Schulung folgendes erfüllt:

(i) Die Schulungsgegenstände in Anhang 2 zu JAR-OPS 1.1005/ 1.1010/ 1.1015 Tabelle 1, Spalte (a) in einem 3 Jahres Zyklus mit einem Wissensstand entsprechend Spalte (e) in den jährlich wiederkehrenden Schulungen durchgeführt wird.

(ii) Die Definition und Einführung des Lehrplanes müssen von einem Kabinenbesatzungs CRM Lehrer geleitet werden.

(iii) Wenn die CRM Schulung in getrennten Blöcken durchgeführt wird, dann muss sie von mindestens einem Kabinenbesatzungs CRM Lehrer durchgeführt werden

(c) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß die Schulung im Abstand von 3 Jahren folgendes umfaßt:

(1) die Bedienung und das tatsächliche Öffnen aller Türen und Notausstiege zur Evakuierung von Fluggästen im Flugzeug oder in einem entsprechenden Übungsgerät;

(2) Vorführung der Bedienung aller übrigen Ausstiege; und der Cockpitfenster

(3) jeder Flugbegleiter muß eine wirklichkeitsnahe praktische Schulung im Gebrauch der gesamten im Flugzeug verwendeten Feuerbekämpfungsausrüstung einschließlich der Schutzkleidung erhalten. Im Rahmen dieser Schulung muß:

(i) jeder Flugbegleiter ein Feuer löschen, das einem Feuer im Inneren eines Flugzeugs entspricht. Ist das Flugzeug mit Halon-Feuerlöschern ausgerüstet, kann ein anderes Löschmittel verwendet werden; und

(ii) jeder Flugbegleiter das Anlegen und die Handhabung der Atemschutzausrüstung in einer geschlossenen, simulierten raucherfüllten Umgebung üben;

(4) Gebrauch von pyrotechnischen Signalmitteln, wobei auch Übungsgeräte verwendet werden dürfen; und

(5) Vorführung der Handhabung der Rettungsflöße und mitgeführten Notrutschen, die als Flöße benutzt werden können.

(6) Der Luftfahrtunternehmer muss, außer die Mindestkabinenbesatzung ist mehr als 2 sicherstellen, daß jeder Flugbegleiter für die Verfahren beim Ausfall eines Piloten geschult wird und die Sitzeinstellung und den Anschnallgurt bedienen kann. Wenn die Standardbetriebsverfahren des Luftfahrtunternehmers es erfordern, muss die Schulung für die Benutzung der Flugbesatzungs-Sauerstoffanlage und der Cockpitprüflisten mit einer praktischen Vorführung erfolgen.

(d) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß die Schulung der Kabi-

nenbesatzung alle entsprechenden JAR-OPS 1 Bestimmungen enthält.

Anhang 2 zu JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015 Schulung

(1) Der CRM Lehrplan mit Methodik und Begriffen muss im Betriebshandbuch enthalten sein.

(2) Tabelle 1 zeigt, welche Gegenstände in jeder Schulungstypen enthalten sein müssen.

ABSCHNITT O - KABINENBESATZUNG

Schulung für effektives Arbeiten (Crew Resource Management CRM)

Gegenstände	Grundkurs	Luffahrtunternehmer CRM Schulung	Flugzeugtypenspezifische Schulung	Jährlich wiederkehrende Schulung	Schulung zum Leitenden Kabinenbesatzungsmitglied
Allgemeine Grundsätze					
Menschliche Momente in der Luffahrt	Eingehend	Nicht erforderlich	Nicht erforderlich	Nicht erforderlich	Überblick
Allgemeine Erklärung der Grundsätze und Ziele des effektiven Arbeiten (CRM)					
Menschliche Leistungsfähigkeit und Grenzen					
Vom Standpunkt eines einzelnen Kabinenbesatzungsmitgliedes					
Persönliche Aufmerksamkeit, menschliche Fehler und Zuverlässigkeit, Haltung und Betragen, Selbstbeurteilung					
Stress und Stress Management Ermüdung und Wachsamkeit Durchsetzungskraft	Eingehend	Nicht erforderlich	Nicht erforderlich	Überblick (3 Jahres Zyklus)	Nicht erforderlich
Situationsaufmerksamkeit, Informationsbeschaffung und -verarbeitung					
Vom Standpunkt der gesamten Besatzung im Flugzeug					
Fehlervermeidung und Erkennung	Nicht erforderlich				Verstärkt (Entsprechend der Aufgaben des Leitenden Kabinenbesatzungsmitgliedes)
Verteilte Situationsaufmerksamkeit, Informationsbeschaffung und -verarbeitung					
Arbeitsbelastungsmanagement					
Effektive Kommunikation und Koordination zwischen allen Besatzungsmitgliedern, inklusive der Cockpitbesatzung, ebenso der unerfahrenen Kabinenbesatzungsmitglieder, Kulturelle Unterschiede					
Führung, Zusammenarbeit, Synergien, Entscheidungsfindung, Delegation					
Persönliche und Teamzuständigkeiten, Entscheidungsfindung, Taten					
Erkennung und Handhabung der menschlichen Momente des Flug-					
		Eingehend	Entsprechend der Typen	Überblick (3 Jahres Zyklus)	

gastes: Gedrängesteuerung, Flugpassstress, Konfliktsteuerung, Medizinische Momente	Besonderheiten der Flugzeugtypen (Schmal- oder Breiter Flugzeugrumpf, Einzel- oder Mehrfachdeck), Cockpit Besatzung und Kabinenbesatzungs Zusammensetzung und Anzahl der Fluggäste	Nicht erforderlich	Eingehend		
		Vom Standpunkt des Luftfahrtunternehmers und der Organisation			
Sicherheitskultur der Firma, Standard Betriebsverfahren (SOP's), Organisatorische Einflüsse, Art des Betriebes	Effektive Kommunikation und Koordination mit anderem Betriebspersonal und Bodeneinrichtungen	Eingehend	Entsprechend der Typen	Überblick (3 Jahres Zyklus)	Verstärkt (Entsprechend der Aufgaben des Leitenden Kabinenbesatzungsmitgliedes)
		Nicht erforderlich			
Teilnahme an Berichten über Zwischenfälle und Unfälle in der Kabine	Fallstudien (siehe Anmerkung)	Erforderlich			

Anmerkung: In Spalte (d), wenn typenspezifische Fallstudien nicht vorhanden sind, dann müssen Fallstudien entsprechend Wert und Umfang des Betriebes herangezogen werden.

ABSCHNITT O - KABINENBESATZUNG**Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1020****Auffrischungsschulung**

(siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015/ 1.1020)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, daß die Auffrischungsschulung durch entsprechend qualifiziertes Personal durchgeführt wird und für jeden Flugbegleiter mindestens folgendes umfaßt:

(1) Notverfahren, einschließlich Ausfall des Piloten;

(2) Noträumungsverfahren, einschließlich Methoden für den Umgang mit Personengruppen;

(3) die Bedienung und das tatsächliche Öffnen aller Türen und Notausstiege zur Evakuierung von Fluggästen im Flugzeug oder in einem entsprechenden Übungsgerät;

(4) Vorführung der Bedienung aller übrigen Ausstiege; und

(5) Unterbringung und Handhabung der Notausrüstung, einschließlich der Sauerstoffanlage sowie das Anlegen der Schwimmwesten und der tragbaren Sauerstoff- und Atemschutzausrüstung (PBE).

ABSCHNITT P - HANDBÜCHER, BORDBÜCHER UND AUFZEICHNUNGEN**JAR-OPS 1.1040 Allgemeine Regeln für das Betriebshandbuch**

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Betriebshandbuch alle Anweisungen und Angaben enthält, die für das Betriebspersonal zur Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlich sind.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass der Inhalt des Betriebshandbuches, einschließlich aller Ergänzungen und Änderungen, nicht im Widerspruch zu den Bestimmungen im Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) oder zu anwendbaren Vorschriften steht und den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügt oder, soweit zutreffend, von dieser genehmigt ist (siehe IEM OPS 1.1040(b)).

(c) Sofern nichts anderes von der Luftfahrtbehörde genehmigt ist oder durch nationale Gesetze vorgeschrieben wird, ist das Betriebshandbuch vom Luftfahrtunternehmer in englischer Sprache zu erstellen. Zusätzlich darf der Luftfahrtunternehmer das Handbuch oder Teile davon in eine andere Sprache übersetzen und in dieser Sprache verwenden (siehe IEM OPS 1.1040(c)).

(d) Sollte es für den Luftfahrtunternehmer erforderlich werden, das Betriebshandbuch oder größere Teile/einzelne Bände davon neu zu erstellen, hat er dabei die Bestimmungen des Absatzes (c) zu erfüllen. In allen anderen Fällen muss der Luftfahrtunternehmer die Bestimmungen des Absatzes (c) so bald wie möglich, spätestens jedoch bis zum 1. Dezember 2000 erfüllen.

(e) Der Luftfahrtunternehmer darf ein Betriebshandbuch in getrennten Bänden herausgeben.

(f) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass dem Betriebspersonal die Teile des Betriebshandbuches, die die Wahrnehmung der jeweiligen Aufgaben betreffen, leicht zugänglich zur Verfügung stehen. Darüber hinaus muss der Luftfahrtunternehmer den Besatzungsmitgliedern ein persönliches Exemplar der Teile A und B des Betriebshandbuches oder Abschnitte davon zur Verfügung stellen, soweit diese für das Eigenstudium zutreffend sind.

(g) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Betriebshandbuch ergänzt oder geändert wird, so dass die darin enthaltenen Anweisungen und Angaben auf dem neuesten Stand gehalten werden. Der Luft-

fahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Betriebspersonal auf solche Änderungen und Ergänzungen, die für die jeweiligen Aufgaben von Bedeutung sind, hingewiesen wird.

(h) Jeder Inhaber eines Exemplars des Betriebshandbuches oder eines Teiles davon muss dieses mit den vom Luftfahrtunternehmer gelieferten Ergänzungen oder Änderungen auf dem neuesten Stand halten.

(i) Der Luftfahrtunternehmer hat der Luftfahrtbehörde geplante Ergänzungen oder Änderungen vor dem Inkrafttreten vorzulegen. Wenn die Ergänzungen oder Änderungen sich auf einen nach JAR-OPS 1 genehmigungspflichtigen Teil des Betriebshandbuches beziehen, muss diese Genehmigung eingeholt werden, bevor die Ergänzungen oder Änderungen in Kraft treten. Wenn im Interesse der Sicherheit sofortige Ergänzungen oder Änderungen erforderlich sind, dürfen sie unverzüglich veröffentlicht und angewendet werden, vorausgesetzt, dass die notwendigen Genehmigungen beantragt worden sind.

(j) Der Luftfahrtunternehmer hat alle von der Luftfahrtbehörde geforderten Ergänzungen und Änderungen in das Betriebshandbuch einzuarbeiten.

(k) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass aus genehmigten Unterlagen entnommene Anweisungen und Angaben und hierzu genehmigte Ergänzungen und Änderungen im Betriebshandbuch richtig und vollständig wiedergegeben werden, und dass der Inhalt des Betriebshandbuches den genehmigten Unterlagen nicht entgegensteht. Der Luftfahrtunternehmer darf restriktivere Angaben und Verfahren verwenden.

(l) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Betriebshandbuch in einer Form vorliegt, so dass der Inhalt ohne Schwierigkeit verwendet werden kann. Der Aufbau des Betriebshandbuches hat nach den Grundsätzen der menschengerechten Gestaltung (Human Factors) zu erfolgen.

(m) Die Luftfahrtbehörde kann dem Luftfahrtunternehmer erlauben, das Betriebshandbuch oder Teile davon in einer anderen als in gedruckter Form herauszugeben. Auch in solchen Fällen muss eine ausreichende Verfügbarkeit, Benutzbarkeit und Zuverlässigkeit gewährleistet sein.

(n) Bei Verwendung einer Kurzform des Betriebshandbuches bleiben die Bestimmungen in JAR-OPS 1.130 unberührt.

JAR-OPS 1.1045 Betriebshandbuch - Gliederung und Inhalt

(siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1045)
(siehe AMC OPS 1.1045)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Betriebshandbuch folgende grundlegende Gliederung hat:

Teil A. Allgemeines/Grundsätzliches

Dieser Teil muss alle musterunabhängigen betrieblichen Grundsätze, Anweisungen und Verfahren enthalten, die für den sicheren Betrieb notwendig sind.

Teil B. Flugzeugbezogene Betriebsunterlagen

Dieser Teil muss alle musterbezogenen Anweisungen und Verfahren, die für den sicheren Betrieb notwendig sind, enthalten. Die Unterschiede zwischen den vom Luftfahrtunternehmer eingesetzten Flugzeugmustern, Flugzeugbaureihen oder einzelnen Flugzeugen müssen berücksichtigt werden.

Teil C. Strecken- und flugplatzbezogene Anweisungen und Angaben

Dieser Teil muss alle Anweisungen und Angaben, die für das Einsatzgebiet benötigt werden, enthalten.

Teil D. Schulung

Dieser Teil muss alle Anweisungen und Angaben für die Schulung von für den sicheren Betrieb benötigtem Personal enthalten.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass der Inhalt des Betriebshandbuches den Bestimmungen des Anhangs 1 zu JAR-OPS 1.1045 entspricht und die jeweiligen Einsatzgebiete und Betriebsarten berücksichtigt.

(c) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die detaillierte Gliederung des Betriebshandbuches den behördlichen Anforderungen genügt (siehe IEM OPS 1.1045(c)).

JAR-OPS 1.1050 Flughandbuch (Aeroplane Flight Manual - AFM)

Der Luftfahrtunternehmer muss für jedes Flugzeug, das er betreibt, das gültige genehmigte Flughandbuch oder die gleichwertige Unterlage führen.

JAR-OPS 1.1055 Bordbuch (Journey Log)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat für jeden Flug die folgenden Angaben in Form eines Bordbuches festzuhalten:

- (1) Eintragszeichen des Flugzeugs;
- (2) Datum;
- (3) Namen der Besatzungsmitglieder;
- (4) Zuweisung der Aufgaben an die Besatzungsmitglieder;
- (5) Startflugplatz;
- (6) Landeflugplatz;
- (7) Abflugzeit (Abblockzeit);
- (8) Ankunftszeit (Anblockzeit);
- (9) Flugdauer;
- (10) Art des Fluges;
- (11) Störungen, ggf. Bemerkungen; und
- (12) Unterschrift des Kommandanten oder gleichwertige Kennzeichnung (siehe IEM OPS 1.1055(a)(12)).

(b) Die Luftfahrtbehörde kann dem Luftfahrtunternehmer gestatten, auf die Führung des Bordbuches ganz oder teilweise zu verzichten, wenn die entsprechenden Angaben in anderen Unterlagen verfügbar sind (siehe IEM OPS 1.1055(b)).

(c) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass alle Eintragungen unverzüglich erfolgen und dauerhaft sind.

JAR-OPS 1.1060 Flugdurchführungsplan (Operational Flight Plan)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass der Flugdurchführungsplan und die während des Fluges vorgenommenen Eintragungen folgende Punkte umfassen:

- (1) Eintragszeichen des Flugzeugs;
- (2) Flugzeugmuster und Flugzeugbaureihe;
- (3) Datum des Fluges;
- (4) Flugnummer oder entsprechende Angabe;
- (5) Namen der Flugbesatzungsmitglieder;
- (6) Zuweisung der Aufgaben an die Flugbesatzungsmitglieder;
- (7) Startflugplatz;

(8) Abflugzeit (tatsächliche Abblockzeit, Startzeit);

(9) Landeflugplatz (geplanter und tatsächlicher);

(10) Ankunftszeit (tatsächliche Landezeit und Anblockzeit);

(11) Betriebsart (ETOPS, Flug nach Sichtflugregeln, Überführungsflug usw.);

(12) Strecke und Streckenabschnitte mit Kontrollpunkten/Wegpunkten, Entfernungen, Zeiten und Kursen über Grund;

(13) geplante Reisegeschwindigkeit und Flugzeiten zwischen Kontrollpunkten/Wegpunkten. Voraussichtliche und tatsächliche Überflugzeiten;

(14) Sicherheitshöhen und Mindestflugflächen;

(15) geplante Flughöhen und Flugflächen;

(16) Kraftstoffberechnungen und Aufzeichnungen der Kraftstoffmengenüberprüfungen während des Fluges;

(17) Kraftstoffmenge, die sich zum Zeitpunkt des Anlassens der Triebwerke an Bord befindet;

(18) Bestimmungsausweichflugplätze und gegebenenfalls Startausweichflugplätze und Streckenausweichflugplätze, einschließlich der in den Nummern (12), (13), (14) und (15) geforderten Angaben;

(19) Ursprüngliche ATS-Flugplanfreigabe und nachfolgende geänderte Freigaben;

(20) Berechnungen im Fall von Umplanungen während des Fluges; und

(21) einschlägige Wetterinformationen.

(b) Angaben, die in anderen Unterlagen oder aus anderen annehmbaren Quellen schnell verfügbar sind oder für die Betriebsart ohne Belang sind, können im Flugdurchführungsplan weggelassen werden.

(c) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass der Flugdurchführungsplan und dessen Gebrauch im Betriebshandbuch beschrieben sind.

(d) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass alle Eintragungen im Flugdurchführungsplan unverzüglich erfolgen und dauerhaft sind.

JAR-OPS 1.1065 Zeiträume für die Aufbewahrung von Unterlagen

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass alle Aufzeichnungen und alle einschlägigen betrieblichen und technischen Unterlagen zu jedem Flug für die in Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1065 beschriebenen Zeiträume aufbewahrt werden.

JAR-OPS 1.1070 Instandhaltungs-Organisationshandbuch des Luftfahrtunternehmers

Der Luftfahrtunternehmer hat ein genehmigtes Instandhaltungs-Organisationshandbuch gemäß JAR-OPS 1.905 zur Darstellung seiner Instandhaltungs-Organisation zu führen und auf dem neuesten Stand zu halten.

JAR-OPS 1.1071 Technisches Bordbuch (Aeroplane Technical Log)

Der Luftfahrtunternehmer hat für jedes Flugzeug ein Technisches Bordbuch gemäß JAR-OPS 1.915 zu führen.

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1045 Inhalt des Betriebshandbuches

(siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1045)

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Betriebshandbuch folgenden Inhalt hat:

A. ALLGEMEINES/GRUNDSÄTZLICHES

0 VERWALTEN DES BETRIEBSHANDBUCHES

0.1 Einführung

(a) Eine Erklärung, dass das Handbuch den zutreffenden Vorschriften sowie den Bestimmungen und Bedingungen des jeweiligen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses entspricht.

(b) Eine Erklärung, dass das Handbuch betriebliche Anweisungen enthält, die von dem betroffenen Personal einzuhalten sind.

(c) Eine Aufzählung und kurze Darstellung der verschiedenen Teile des Betriebshandbuches, deren Inhalt, Geltungsbereiche und Benutzung.

(d) Erklärungen und Definitionen von Begriffen, die für die Benutzung des Handbuches benötigt werden.

0.2 *Ergänzungs- und Änderungssystem*

(a) Eine Erklärung, wer für die Herausgabe und die Einarbeitung von Ergänzungen und Änderungen verantwortlich ist;

(b) Eine Liste der Ergänzungen und Änderungen mit Datum der Einarbeitung und des Inkrafttretens.

(c) Eine Erklärung, dass handschriftliche Ergänzungen und Änderungen unzulässig sind, außer in den Fällen, in denen im Interesse der Sicherheit eine sofortige Ergänzung oder Änderung erforderlich ist.

(d) Eine Beschreibung des Systems, nach dem die Seiten gekennzeichnet und mit dem Datum des Inkrafttretens versehen werden.

(e) Eine Liste der gültigen Seiten.

(f) Kennzeichnung der Änderungen auf Textseiten und soweit möglich auf Karten und Abbildungen.

(g) Vorläufige Änderungen.

(h) Eine Beschreibung des Systems zur Verteilung der Handbücher, Ergänzungen und Änderungen.

1 **ORGANISATION UND ZUSTÄNDIGKEITEN**

1.1 *Organisationsstruktur*

Eine Beschreibung der Organisationsstruktur einschließlich des allgemeinen Unternehmensorganigramms und des Organigramms der Abteilung Betrieb. Aus dieser Darstellung müssen die Verknüpfungen zwischen der Abteilung Betrieb und den anderen Abteilungen des Unternehmens hervorgehen. Insbesondere müssen die Hierarchie und die Ablauforganisation aller Bereiche, die für die Sicherheit des Flugbetriebes von Bedeutung sind, beschrieben werden.

1.2 *Fachbereichsleiter*

Die Namen der Fachbereichsleiter, die für den Flugbetrieb, die Instandhaltung, die Ausbildung des Personals und den Bodenbetrieb zuständig sind, wie in JAR-OPS 1 Abschnitt C vorgeschrieben. Die Beschreibung der Aufgaben und Zuständigkeiten dieser Fachbereichsleiter muss enthalten sein.

1.3 *Zuständigkeiten und Pflichten des leitenden Betriebspersonals*

Eine Beschreibung der Zuständigkeiten, Pflichten und Befugnisse des leitenden Betriebspersonals, sofern diese sich auf die

Sicherheit des Flugbetriebes und die Erfüllung der anzuwendenden Vorschriften beziehen.

1.4 *Befugnisse, Pflichten und Zuständigkeit des Kommandanten*

Eine Erklärung, mit der die Befugnisse, Pflichten und Zuständigkeit des Kommandanten festgelegt werden (Verantwortlichkeit des Kommandanten).

1.5 *Pflichten und Zuständigkeiten der anderen Besatzungsmitglieder*

2 **BETRIEBLICHE STEUERUNG UND ÜBERWACHUNG**

2.1 *Überwachung des Betriebes durch den Luftfahrtunternehmer*

Eine Beschreibung des Systems zur Überwachung des Betriebes durch den Luftfahrtunternehmer (siehe JAR-OPS 1.175(g)). Aus dieser muss hervorgehen, wie die Sicherheit des Flugbetriebes und die Qualifikation des Personals überwacht werden. Insbesondere sind die Verfahren bezüglich der folgenden Punkte zu beschreiben:

(a) Gültigkeit von Lizenzen und Qualifikationen;

(b) Befähigung des Betriebspersonals; und

(c) Kontrolle, Auswertung und Aufbewahrung von Aufzeichnungen, Flugunterlagen, zusätzlichen Informationen und Daten.

2.2 *System für die Ausgabe von zusätzlichen betrieblichen Anweisungen und Informationen*

Eine Beschreibung aller Systeme zur Ausgabe von Informationen betrieblichen Inhaltes, ergänzend zu denen im Betriebshandbuch. Die Anwendbarkeit dieser Informationen und die Zuständigkeit für die Verteilung müssen festgelegt sein.

2.3 *Unfallverhütungs- und Flugsicherheitsprogramm*

Eine Beschreibung der Hauptaspekte des Flugsicherheitsprogramms.-

2.4 *Betriebliche Steuerung*

Eine Beschreibung der Verfahren und Zuständigkeiten, die für die Ausübung der betrieblichen Steuerung in Bezug auf die Flugsicherheit erforderlich sind.

2.5 *Befugnisse der Luftfahrtbehörde*

Eine Beschreibung der Befugnisse der Luftfahrtbehörde und Richtlinien, wie das Personal Überprüfungen durch die Behörde unterstützen soll..

3 QUALITÄTSSYSTEM

Eine Beschreibung des eingeführten Qualitätssystems, einschließlich mindestens:

- (a) die Qualitätsgrundsätze;
- (b) die Beschreibung der Organisation des Qualitätssystems; und
- (c) die Verteilung der Aufgaben und der Verantwortlichkeiten.

4 ZUSAMMENSETZUNG DER BESATZUNGEN

4.1 *Zusammensetzung der Besatzungen*

Eine Beschreibung des Verfahrens, nach dem unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte die Zusammensetzung der Besatzung erfolgt:

- (a) verwendetes Flugzeugmuster;
- (b) Einsatzgebiet und Betriebsart;
- (c) Flugphase;
- (d) vorgeschriebene Mindestbesatzung und geplante Flugdienstzeit;
- (e) Flugerfahrung, insgesamt und auf dem jeweiligen Muster, Flugerfahrung der letzten Zeit und Qualifikation der Besatzungsmitglieder;
- (f) die Bestimmung des Kommandanten und, falls aufgrund der Flugdauer erforderlich, die Verfahren zur Ablösung des Kommandanten oder anderer Flugbesatzungsmitglieder; und
- (g) die Bestimmung des leitenden Flugbegleiters und, falls aufgrund der Flugdauer erforderlich, die Verfahren zur Ablösung des leitenden Flugbegleiters oder anderer Flugbegleiter.

4.2 *Bestimmung des Kommandanten*

Die Regeln, die bei der Bestimmung des Kommandanten anzuwenden sind (siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.940).

4.3 *Ausfall von Flugbesatzungsmitgliedern während des Fluges*

Anweisungen für die Übertragung der Verantwortung im Falle des Ausfalls eines Flugbesatzungsmitglieds.

4.4 *Einsatz auf verschiedenen Mustern*

Eine Angabe, welche Flugzeuge als ein Muster betrachtet werden können für

- (a) die Einsatzplanung der Flugbesatzung; und
- (b) die Einsatzplanung der Kabinenbesatzung.

5 QUALIFIKATIONSERFORDERNISSE

5.1 Für Angehörige des Betriebspersonals eine Beschreibung der Lizenz, Berechtigungen, Qualifikation/Befähigung, z.B. für Strecken und Flugplätze, Erfahrung, Schulung, Überprüfungen und Erfahrung der letzten Zeit, die für die Durchführung ihrer Aufgaben erforderlich sind. Flugzeugmuster, Betriebsart und Zusammensetzung der Besatzung müssen dabei berücksichtigt werden.

5.2 *Flugbesatzung*

- (a) Kommandant;
- (b) der den Kommandanten ablösende Pilot;
- (c) Kopilot;
- (d) Pilot unter Überwachung;
- (e) Flugbesatzungsmitglied zum Bedienen der Flugzeugsysteme;
- (f) Einsatz auf mehr als einem Muster oder mehr als einer Baureihe.

5.3 *Kabinenbesatzung*

- (a) Leitender Flugbegleiter;
- (b) Flugbegleiter;
 - (i) Flugbegleiter, der zur Mindestbesatzung gehört;
 - (ii) Zusätzlicher Flugbegleiter und Flugbegleiter auf Flügen zum Zwecke des Vertrautmachens;
- (c) Einsatz auf mehr als einem Muster oder mehr als einer Baureihe.

5.4 *Schulungs-, Überprüfungs- und Überwachungspersonal*

- (a) für die Flugbesatzung;
- (b) für die Kabinenbesatzung;

5.5 *Anderes Betriebspersonal*

6 GESUNDHEITSVORSICHTSMAßNAHMEN FÜR BESATZUNGEN

6.1 Gesundheitsvorsichtsmaßnahmen für Besatzungen

Die einschlägigen Vorschriften und Richtlinien für Besatzungsmitglieder, einschließlich:

- (a) Alkohol und anderer berauschender Getränke;
- (b) Narkotika;
- (c) Drogen;
- (d) Schlaftabletten;
- (e) Pharmazeutischer Präparate;
- (f) Impfung;
- (g) Tieftauchen;
- (h) Blutspenden;
- (i) Vorbeugender Maßnahmen bezüglich der Mahlzeiten vor und während des Fluges;
- (j) Schlafen und Ruhen; und
- (k) chirurgischer Eingriffe.

7 BESCHRÄNKUNG DER FLUGZEITEN

7.1 Beschränkung der Flug- und Dienstzeiten und Ruhevorschriften

Die vom Luftfahrtunternehmer nach den Bestimmungen von Abschnitt Q erarbeitete Regelung. Bis zur Übernahme von Abschnitt Q gelten die bestehenden nationalen Vorschriften.

7.2 Überschreitungen der zulässigen Flugzeiten und Dienstzeiten und/oder Unterschreitung von Mindestruhezeiten

Bedingungen, unter denen Flugzeiten und Dienstzeiten überschritten oder Mindestruhezeiten unterschritten werden dürfen, und die Verfahren, die für die Meldung solcher Abweichungen angewandt werden.

8 BETRIEBLICHE VERFAHREN

8.1 Anweisungen für die Flugvorbereitung

Unter Berücksichtigung des jeweiligen Betriebes ist festzulegen:

8.1.1 Mindestflughöhen

Eine Beschreibung der Methode zur Bestimmung und Anwendung der Mindesthöhen, einschließlich:

(a) eines Verfahrens zur Festlegung der Mindestflughöhen/Mindestflugflächen für VFR-Flüge; und

(b) eines Verfahrens zur Festlegung der Mindestflughöhen/Mindestflugflächen für IFR-Flüge.

8.1.2 *Kriterien und Verantwortlichkeiten für die Berechtigung zur Benutzung von Flugplätzen unter Einbeziehung der zutreffenden Anforderungen der Kapitel D, E, F, G, H, I und J.*

8.1.3 Methoden zur Bestimmung der Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen

Das Verfahren zur Festlegung der Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen eines Flugplatzes für IFR-Flüge in Übereinstimmung mit JAR-OPS 1 Abschnitt E. Es ist einzugehen auf Verfahren zur Bestimmung der Sicht und/oder der Pistensichtweite und zur Anwendbarkeit der von den Piloten beobachteten Sicht, der gemeldeten Sicht und der gemeldeten Pistensichtweite.

8.1.4 Betriebsmindestbedingungen für den Reiseflug für VFR-Flüge oder für VFR-Flugabschnitte eines Fluges und, wenn einmotorige Flugzeuge eingesetzt werden, Anweisungen für die Streckenauswahl im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Gelände, das eine sichere Notlandung erlaubt.

8.1.5 *Darstellung und Anwendung von Betriebsmindestbedingungen für Flugplätze und für den Reiseflug*

8.1.6 Interpretation von meteorologischen Informationen

Erläuterungen zur Entschlüsselung von MET-Vorhersagen und MET-Berichten, sofern diese für die jeweiligen Einsatzgebiete von Bedeutung sind, einschließlich der Interpretation von Kennbuchstaben.

8.1.7 Bestimmung der mitzuführenden Mengen an Kraftstoff, Öl und Wasser/Methanol

Die Verfahren, nach denen die mitzuführenden Mengen an Kraftstoff, Öl und Wasser/Methanol bestimmt und im Fluge überwacht werden. Dieser Abschnitt muss auch die Anweisungen für die Messung und die Verteilung dieser mitgeführten Betriebsstoffe enthalten. Solche Anweisungen müssen alle Umstände berücksichtigen, deren Auftreten

während des Fluges wahrscheinlich ist, einschließlich der Möglichkeit einer Umplanung während des Fluges und des Ausfalles eines oder mehrerer Triebwerke. Das Verfahren zur Führung der Aufzeichnungen über Kraftstoffe und Öl muss ebenfalls beschrieben werden.

8.1.8 Masse und Schwerpunktlage

Die allgemeinen Grundsätze über Masse und Schwerpunktlage, einschließlich:

- (a) Begriffsbestimmungen;
- (b) Methoden, Verfahren und Zuständigkeiten für die Erstellung von und die Zustimmung zu Masse- und Schwerpunktsberechnungen;
- (c) die Verfahren für die Benutzung von Standard- und/oder tatsächlichen Massewerten;
- (d) die Methode für die Bestimmung der zu verwendenden Massewerte für Fluggäste, Gepäck und Fracht;
- (e) die zu verwendenden Massewerte für Fluggäste und Gepäck für die verschiedenen Arten von Flügen und Flugzeugmuster;
- (f) allgemeine Anweisungen und Angaben, die für die Verwendung der verschiedenen Arten von Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage notwendig sind;
- (g) Verfahren für kurzfristig auftretende Änderungen;
- (h) Dichte von Kraftstoff, Öl und Wasser/Methanol; und
- (i) Grundsätze und Verfahren für die Sitzplatzverteilung.

8.1.9 ATS-Flugplan

Verfahren und Zuständigkeiten für das Erstellen und Einreichen des ATS-Flugplanes. Die zu berücksichtigenden Faktoren müssen auch die Mittel für die Einreichung von Einzel- sowie von Dauerflugplänen umfassen.

8.1.10 Flugdurchführungsplan

Verfahren und Zuständigkeiten für die Erstellung und die Annahme des Flugdurchführungsplanes. Die Verwendung des Flugdurchführungsplanes, einschließlich der verwendeten Muster der Flugdurchführungspläne, ist zu beschreiben.

8.1.11 Technisches Bordbuch des Luftfahrtunternehmers

Die Zuständigkeiten und die Verwendung des Technischen Bordbuches, einschließlich der verwendeten Muster, sind zu beschreiben.

8.1.12 Liste der mitzuführenden Dokumente, Formblätter und zusätzlichen Unterlagen

8.2 Anweisungen für die Bodenabfertigung

8.2.1 Verfahren für das Tanken

Eine Beschreibung des Verfahrens für das Tanken, einschließlich:

- (a) Sicherheitsvorkehrungen während des Be- und Enttankens, auch wenn eine APU in Betrieb ist oder wenn ein Propellerturbinentriebwerk läuft und die Propellerbremsen angezogen sind;
- (b) Be- und Enttanken, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen; und
- (c) Vorkehrungen gegen das Vermischen von Kraftstoffsorten.

8.2.2 Sicherheitsrelevante Verfahren für die Bodenabfertigung des Flugzeugs und der Fracht sowie für den Umgang mit Fluggästen

Eine Beschreibung der bei der Zuteilung der Sitzplätze, während des Ein- und Aussteigens der Fluggäste und während des Be- und Entladens des Flugzeugs anzuwendenden Verfahren. Weitere sicherheitsbezogene Verfahren für den Zeitraum, während sich das Flugzeug auf der Abstellfläche befindet, sind ebenfalls anzugeben. Die Verfahren müssen sich erstrecken auf:

- (a) Kinder/Kleinkinder, kranke Fluggäste und Personen mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit;
- (b) Beförderung von Personen, denen die Einreise verwehrt wurde, zwangsweise abgeschobenen Personen oder in Gewahrsam befindlichen Personen;
- (c) zulässige Abmessungen und Massen für Handgepäck;
- (d) Einladen von Gegenständen und deren Sicherung im Flugzeug;
- (e) spezielle Ladungen und Klassifizierung der Laderäume;
- (f) Positionierung von Bodengeräten;
- (g) Betätigen der Flugzeugtüren;

(h) Sicherheit auf dem Vorfeld, einschließlich Brandverhütung, Abgasstrahl- und Ansaugbereiche;

(i) Verfahren beim Anlassen der Triebwerke und während des Rollens auf dem Vorfeld und der Ankunft an der Abstellposition;

(j) Versorgung von Flugzeugen;

(k) Unterlagen und Formblätter für die Abfertigung von Flugzeugen; und

(l) Mehrfachbelegung von Fluggastsitzen.

8.2.3 Verfahren für die Zurückweisung von Fluggästen

Verfahren um sicherzustellen, dass Personen, die berauscht erscheinen oder die aufgrund ihres Verhaltens oder körperlicher Symptome offenbar unter dem Einfluss von Drogen stehen, das Betreten des Flugzeugs verwehrt wird, ausgenommen hiervon sind Patienten in ärztlicher Behandlung, die entsprechend betreut werden.

8.2.4 Enteisung und Vereisungsschutz am Boden

Eine Beschreibung der Grundsätze und Verfahren für die Enteisung und den Vereisungsschutz für Flugzeuge am Boden. Eine Beschreibung der Arten und der Auswirkungen von Vereisung und anderen Ablagerungen auf Flugzeuge im Stillstand, während des Rollens und während des Starts muss enthalten sein. Darüber hinaus sind die verwendeten Arten von Enteisungsflüssigkeiten, einschließlich folgender Angaben, zu beschreiben:

(a) Markenbezeichnung oder Handelsnamen;

(b) Eigenschaften;

(c) Auswirkungen auf die Flugleistung;

(d) die jeweilige Wirksamkeitsdauer; und

(e) Vorsichtsmaßnahmen bei der Anwendung.

8.3 Flugbetriebliche Verfahren

8.3.1 Grundsätze für VFR-/IFR-Flüge

Eine Beschreibung der Grundsätze, nach denen Flüge nach VFR zulässig sind oder Flüge nach IFR erforderlich werden oder für den Übergang von einer Betriebsart zur anderen.

8.3.2 Navigationsverfahren

Eine Beschreibung aller Navigationsverfahren für die vorgesehenen Betriebsarten und die Einsatzgebiete. Hierbei sind zu berücksichtigen:

(a) Standard-Navigationsverfahren, einschließlich der Grundsätze für die Durchführung unabhängiger Gegenkontrollen von per Tastatur gemachten Eingaben, soweit diese den vom Flugzeug zu fliegenden Flugweg beeinflussen;

(b) Navigation nach Spezifikationen für Mindestnavigationsleistungen, Polarnavigation und Navigation in anderen besonders bezeichneten Gebieten;

(c) Flächennavigation (RNAV);

(d) Umplanung während des Fluges;

(e) Verfahren für Fälle der Leistungsverringerung von Systemen; und

(f) Verringerte Höhenstaffelung (RVSM).

8.3.3 Verfahren zur Einstellung der Höhenmesser und wenn geeignet, der Verwendung von:

- metrischen Höhenmessern und Umrechnungstabellen und
- OFE Betriebsverfahren.

8.3.4 Verfahren im Zusammenhang mit dem Höhenvorwarnsystem

8.3.5 Verfahren im Zusammenhang mit der Bodenannäherungswarnanlage/Gelände Ausweichwarnung.

Verfahren und Anweisungen zur Vermeidung von gesteuerten Flügen in das Gelände inklusive Begrenzung von hohen Sinkraten in Bodennähe (die dazu gehören den Schulungsanforderungen sind in D.2.1. geregelt)

8.3.6 Grundsätze und Verfahren für die Benutzung von Kollisionswarnung TCAS/ACAS

8.3.7 Grundsätze und Verfahren für das Kraftstoffmanagement im Fluge

8.3.8 Widrige und möglicherweise gefährliche atmosphärische Bedingungen

Verfahren für den Betrieb unter und/oder für das Meiden von möglicherweise gefährlichen atmosphärischen Bedingungen, einschließlich von:

(a) Gewittern;

(b) Vereisungsbedingungen;

(c) Turbulenz;

- (d) Windscherung;
- (e) Strahlstrom;
- (f) Vulkanaschewolken;
- (g) schweren Niederschlägen;
- (h) Sandstürmen;
- (i) Leewellen; und
- (j) bedeutsamen Temperaturinversionen.

8.3.9 *Wirbelschleppen*

Staffelungskriterien bezüglich Wirbelschleppen, unter Berücksichtigung des jeweiligen Flugzeugmusters, der Windbedingungen und der Lage der jeweiligen Pisten.

8.3.10 *Besatzungsmitglieder an ihren Plätzen*

Die Regelungen für Besatzungsmitglieder, nach denen diese während der verschiedenen Flugphasen, oder wenn es im Interesse der Sicherheit notwendig erscheint, die ihnen zugewiesenen Plätze oder Sitze einzunehmen haben, sowie Verfahren für geplante Pausen im Cockpit..

8.3.11 *Benutzung von Anschnallgurten durch die Besatzung und die Fluggäste*

Die Regelungen für Besatzungsmitglieder und Fluggäste, nach denen diese während der verschiedenen Flugphasen, oder wenn es im Interesse der Sicherheit notwendig erscheint, Anschnallgurte zu benutzen haben.

8.3.12 *Zutritt zum Cockpit*

Die Bedingungen für das Betreten des Cockpits durch nicht der Flugbesatzung angehörende Personen. Die Regelungen für das Betreten des Cockpits durch behördliche Aufsichtspersonen müssen ebenfalls enthalten sein.

8.3.13 *Benutzung freier Besatzungssitze*

Die Bedingungen und Verfahren für die Benutzung freier Besatzungssitze.

8.3.14 *Ausfall von Besatzungsmitgliedern während des Fluges*

Die Verfahren, die im Falle des Ausfalles von Besatzungsmitgliedern im Flug zu befolgen sind. Beispiele für die Arten der Ausfälle und Mittel zu deren Erkennung sind anzugeben.

8.3.15 *Regelungen bezüglich der Sicherheit in der Kabine*

Folgende Bereiche müssen erfasst sein:

(a) Vorbereitung der Kabine für den Flug, Regeln, die während des Fluges einzuhalten sind, und Vorbereitung der Kabine zur Landung, einschließlich der Verfahren zur Sicherung von Kabine und Bordküchen;

(b) Verfahren zur Sicherstellung, dass die Fluggäste so platziert sind, dass sie bei einer Noträumung diese bestmöglich unterstützen können und nicht behindern;

(c) Verfahren, die beim Ein- und Aussteigen der Fluggäste zu befolgen sind;

(d) Verfahren, die beim Tanken zu befolgen sind, während sich Fluggäste an Bord befinden oder einsteigen oder aussteigen; und

(e) Rauchen an Bord.

8.3.16 *Verfahren für die Unterweisung der Fluggäste*

Der Inhalt, die Mittel und der zeitliche Ablauf der Fluggastunterweisung in Übereinstimmung mit JAR-OPS 1.285.

8.3.17 *Verfahren für Flugzeuge, in denen eine vorgeschriebene Ausrüstung zum Messen kosmischer Strahlung mitgeführt wird*

Verfahren für den Gebrauch von Ausrüstungen zum Messen galaktischer und solarer Strahlung und für die Aufzeichnung der Messwerte, einschließlich der Maßnahmen, die für den Fall der Überschreitung der im Betriebshandbuch angegebenen Grenzwerte zu ergreifen sind. Außerdem die Verfahren, die im Falle einer Entscheidung für einen Sinkflug oder eine Änderung der Flugstrecke zu befolgen sind, einschließlich der entsprechenden Verfahren für die Flugverkehrsdiens-te.

8.3.18 *Richtlinien zur Benutzung von Flugreglern und Triebwerksreglern (Autopilot und Autothrottle)*

8.4 *Allwetterflugbetrieb (AWO)*

Eine Beschreibung der betrieblichen Verfahren für den Allwetterflugbetrieb (siehe JAR-OPS Abschnitte D und E).

8.5 *Langstreckenflugbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen (ETOPS)*

Eine Beschreibung der betrieblichen Verfahren für den Langstreckenflugbetrieb mit zweimotorigen Flugzeugen (siehe AMC 20-XXX).

8.6 *Benutzung der Mindestausrüstungslisten (MEL) und der Konfigurationsabweichungslisten (CDL)*

8.7 Flüge ohne Entgelt

Verfahren und betriebliche Einschränkungen für:

- (a) Schulungsflüge;
- (b) Technische Prüfflüge;
- (c) Auslieferungsflüge;
- (d) Überführungsflüge (ferry flights);
- (e) Vorführungsflüge; und
- (f) Überstellungsflüge (positioning flights),

einschließlich der Personengruppen, die auf solchen Flügen an Bord sein dürfen.

8.8 Regelungen bezüglich Sauerstoff

8.8.1 Eine Darlegung der Bedingungen, unter denen Sauerstoff bereitzustellen und zu verwenden ist.

8.8.2 Die Regelungen bezüglich Sauerstoff für

- (a) die Flugbesatzung;
- (b) die Flugbegleiter; und
- (c) die Fluggäste.

9 GEFÄHRLICHE GÜTER UND WAFFEN

9.1 Angaben, Anweisungen und allgemeine Richtlinien für die Beförderung gefährlicher Güter, einschließlich:

- (a) der Grundsätze des Luftfahrtunternehmers für die Beförderung gefährlicher Güter;
- (b) der Erläuterungen zu den Vorschriften für die Annahme, Kennzeichnung, Handhabung, Unterbringung und Trennung gefährlicher Güter;
- (c) der Maßnahmen für Notfälle im Zusammenhang mit gefährlichen Gütern;
- (d) der Aufgaben des betroffenen Personals gemäß JAR-OPS 1.1215; und
- (e) der Anweisungen für die Mitnahme von Mitarbeitern des Luftfahrtunternehmers.

9.2 Die Bedingungen, unter denen Kriegswaffen, Kampfmittel und Sportwaffen mitgeführt werden dürfen.

10 LUFTSICHERHEIT

10.1 Nicht vertrauliche Luftsicherheitsvorschriften und -richtlinien, die die Befugnisse und Zuständigkeiten des Betriebspersonals einschließen. Grundsätze und Verfahren für das Verhalten bei und die Meldung von Straftaten an Bord, wie widerrechtliche Eingriffe, Sabotageakte, Bombendrohungen und Entführungen, sind ebenfalls aufzunehmen.

10.2 Eine Beschreibung von vorbeugenden Luftsicherheitsmaßnahmen und der einschlägigen Schulung.

Anmerkung: Teile der Sicherheitsanweisungen und -richtlinien können als vertrauliches Material behandelt werden.

11 MAßNAHMEN BEI UNFÄLLEN UND BESONDEREN EREIGNISSEN

Verfahren für Maßnahmen bei Unfällen und besonderen Ereignissen sowie für Meldung und Berichte darüber

Dieser Abschnitt muss beinhalten:

- (a) Definition von Unfällen und besonderen Ereignissen und die jeweiligen Zuständigkeiten des betroffenen Personals;
- (b) Beschreibungen, welche Abteilungen des Unternehmens, Behörden oder andere Stellen bei einem Unfall durch welche Mittel und in welcher Reihenfolge zu benachrichtigen sind;
- (c) besondere Regelungen für die Meldung von Unfällen oder besonderen Ereignissen, wenn gefährliche Güter befördert werden;
- (d) Regelungen für Berichte über besondere Ereignisse und Unfälle;
- (e) die für Meldungen und Berichte zu verwendenden Formblätter und die Verfahren für deren Übermittlung an die zuständige Behörde, müssen ebenfalls enthalten sein; und
- (f) wenn der Luftfahrtunternehmer zusätzliche sicherheitsbezogene Melde- und Berichtsverfahren für den internen Gebrauch entwickelt, eine Beschreibung des Anwendungsbereiches und der jeweiligen zu benutzenden Formblätter.

12 LUFTVERKEHRSREGELN

Luftverkehrsregeln, einschließlich:

- (a) der Sichtflug- und Instrumentenflugregeln;

- (b) der territorialen Anwendung der Luftverkehrsregeln;
- (c) der Flugfunkverfahren, einschließlich Verfahren bei Ausfall von Flugfunkeinrichtungen;
- (d) Angaben und Anweisungen bezüglich des Abfliegens von Zivilflugzeugen;
- (e) Umstände, unter denen Funkhörerbereitschaft aufrechtzuerhalten ist;
- (f) Signale;
- (g) im Betrieb benutztes Zeitsystem;
- (h) Flugsicherungsfreigaben, Einhaltung des Flugplanes und Positionsmeldungen;
- (i) optische Zeichen, die zur Warnung verwendet werden, wenn ein Flugzeug ohne Berechtigung in einem Flugbeschränkungs-, Luftsperr- oder Gefahrengebiet fliegt oder im Begriff ist, in eines der genannten Gebiete einzufiegen;
- (j) Verfahren für Piloten, die einen Unfall beobachten oder eine Notmeldung empfangen;
- (k) Boden/Bord-Sichtzeichen zur Benutzung durch Überlebende, Verwendung von Signalhilfen; und
- (l) Not- und Dringlichkeitssignale.

13 LEASING

Eine Beschreibung der betrieblichen Vereinbarungen für Leasing, damit verbundene Verfahren und Verantwortlichkeiten der Firmenleitung.

B FLUGZEUGBEZOGENE BETRIEBS-UNTERLAGEN

Unterschiede zwischen Mustern und Baureihen von Mustern sind zu berücksichtigen.

0 ALLGEMEINE INFORMATIONEN UND MAßEINHEITEN

0.1 Allgemeine Informationen (z.B. Flugzeugabmessungen), einschließlich einer Beschreibung der Maßeinheiten, die für den Betrieb des jeweiligen Flugzeugmusters verwendet werden, und Umrechnungstabellen.

1 BETRIEBSGRENZEN

1.1 Eine Beschreibung der zugelassenen Grenzwerte und der festgelegten Betriebsgrenzen, einschließlich:

- (a) Zulassungsbasis (z.B. JAR-23, JAR-25, ICAO Anhang 16 (JAR-36 und JAR-34) usw.);
- (b) Fluggastsitzplatzanordnung für jedes Flugzeugmuster, einschließlich einer bildlichen Darstellung;
- (c) genehmigte Betriebsarten (z.B. IFR/VFR, CAT II/III, RNP Klasse, Flüge unter bekannten Vereisungsbedingungen, usw.);
- (d) Zusammensetzung der Besatzungen;
- (e) Masse und Schwerpunktage;
- (f) Geschwindigkeitsgrenzen;
- (g) Flugdiagramme;
- (h) Windgrenzwerte, auch für den Betrieb auf kontaminierten Pisten;
- (i) Leistungsgrenzen in den jeweiligen Konfigurationen;
- (j) Neigung von Pisten;
- (k) Beschränkungen für den Betrieb auf nassen oder kontaminierten Pisten;
- (l) Ablagerungen auf dem Flugzeug; und
- (m) Betriebsgrenzen der Bordanlagen.

2 NORMALVERFAHREN

2.1 Die normalen Verfahren und Aufgaben der Besatzung, die entsprechenden Prüflisten, das System für die Verwendung der Prüflisten und die zur Koordinierung zwischen der Flug- und der Kabinenbesatzung notwendigen Verfahren. Die normalen Verfahren und Aufgaben für folgende Fälle müssen enthalten sein:

- (a) vor dem Flug;
- (b) vor dem Abflug;
- (c) Höhenmessereinstellung und Höhenmesserüberprüfung;
- (d) Rollen, Start und Steigflug;
- (e) Lärminderung;
- (f) Reiseflug und Sinkflug;
- (g) Anflug und Landevorbereitung (einschließlich briefing);
- (h) Anflug nach Sichtflugregeln;
- (i) Anflug nach Instrumentenflugregeln;

- (j) Sichtanflug und Platzrundenanflug (visual approach und circling approach);
- (k) Fehlanflug (missed approach);
- (l) normale Landung;
- (m) nach der Landung; und
- (n) Betrieb auf nassen und kontaminierten Pisten.

3 AUßERGEWÖHNLICHE VERFAHREN UND NOTVERFAHREN

3.1 Die außergewöhnlichen Verfahren, Notverfahren und Aufgaben der Besatzung, die entsprechenden Prüflisten, das System für die Verwendung der Prüflisten und die zur Koordinierung zwischen der Flug- und der Kabinenbesatzung notwendigen Verfahren. Die Verfahren und Notverfahren für folgende Fälle müssen enthalten sein:

- (a) Ausfall von Besatzungsmitgliedern;
- (b) Maßnahmen bei Feuer und Rauchentwicklung;
- (c) Flüge ohne Verwendung der Druckkabine oder bei eingeschränkter Verwendung der Druckkabine;
- (d) Überschreitung der Festigkeitsgrenzen, insbesondere bei der Landung mit Übergewicht;
- (e) Überschreitung der Grenzwerte für kosmische Strahlung;
- (f) Blitzschläge;
- (g) Notmeldungen und Alarmierung der Flugsicherung bei Notfällen;
- (h) Triebwerkausfall;
- (i) Ausfälle von Bordanlagen;
- (j) Ausweichflüge bei schwerwiegenden technischen Ausfällen;
- (k) Warnung bei Annäherung an den Boden;
- (l) ACAS-Warnung;
- (m) Windscherung; und
- (n) Notlandung/Notwasserung.
- (o) Verfahren für unvorhergesehene Fälle beim Abflug

4 FLUGLEISTUNGEN

4.0 Flugleistungsdaten müssen in einer Form dargestellt werden, dass sie ohne Schwierigkeiten verwendet werden können.

4.1 Flugleistungsdaten

Flugleistungsunterlagen, aus denen die notwendigen Daten für die Erfüllung der Flugleistungsvorschriften gemäß JAR-OPS 1 Abschnitt F, G, H und I hervorgehen, müssen enthalten sein, um die Ermittlung folgender Werte zu ermöglichen:

- (a) Grenzwerte für die Startsteigleistung - Masse, Höhe, Temperatur;
- (b) Länge der Piste (trocken, nass, kontaminiert);
- (c) Nettoflugbahndaten für die Berechnung der Hindernisfreiheit oder gegebenenfalls Startsteigflugbahn;
- (d) Steiggradientenverluste bei Steigflügen mit Querneigung;
- (e) Grenzwerte für den Reisesteigflug;
- (f) Grenzwerte für die Steigleistung in Anflugkonfiguration;
- (g) Grenzwerte für die Steigleistung in Landekonfiguration;
- (h) Länge der Landestrecke bei trockener, nasser oder kontaminierter Piste, einschließlich der Auswirkungen eines Ausfalles einer Bordanlage oder Vorrichtung im Fluge, sofern ein solcher Ausfall die Landestrecke beeinflusst;
- (i) Grenzwerte für die Bremsenergie; und
- (j) für die verschiedenen Flugphasen jeweils zutreffende Geschwindigkeiten (auch unter Berücksichtigung von nassen oder kontaminierten Pisten);

4.1.1 Ergänzende Daten für Flüge unter Vereisungsbedingungen

Alle zugelassenen Flugleistungsdaten für zulässige Konfigurationen oder Konfigurationsabweichungen, wie z. Bsp. Anti-Blockiersystem außer Betrieb, müssen enthalten sein.

4.1.2 Wenn Flugleistungsdaten, wie für die jeweilige Leistungsklasse erforderlich, im Flughandbuch nicht zur Verfügung stehen, sind andere den Anforderungen der Luftfahrtbehörde genügende Daten aufzunehmen. Das Betriebshandbuch kann auch Querverweise auf die im Flughandbuch enthaltenen genehmigten Daten enthalten, wenn solche Daten wahrscheinlich nicht häufig oder nicht in Notfällen verwendet werden.

4.2 *Zusätzliche Flugleistungsdaten*

Gegebenenfalls Flugleistungsdaten einschließlich:

- (a) Steiggradienten mit allen Triebwerken;
- (b) Daten für den Sinkflug mit ausgefallenem Triebwerk (drift-down data);
- (c) Auswirkungen von Enteisungs-/Vereisungsschutz-Flüssigkeiten;
- (d) Flug mit ausgefahrenem Fahrwerk;
- (e) Für Flugzeuge mit drei oder mehr Triebwerken Überführungsflüge mit ausgefallenem Triebwerk; und
- (f) Flüge nach den Bestimmungen der Konfigurationsabweichungsliste.

5 FLUGPLANUNG

5.1 Angaben und Anweisungen, die für die Flugvorbereitung und für Planungen im Fluge notwendig sind, einschließlich Geschwindigkeitsfestlegungen und Leistungseinstellungen. Gegebenenfalls sind Verfahren für den Betrieb mit ausgefallenem/en Triebwerk(en), ETOPS, insbesondere die Reisefluggeschwindigkeit mit ausgefallenem Triebwerk und die größte Entfernung zu einem geeigneten nach den Bestimmungen von JAR-OPS 1.245 ermittelten Flugplatz, und Flüge zu abgelegenen Flugplätzen aufzunehmen.

5.2 Angaben für die Berechnung des Kraftstoffbedarfs für die verschiedenen Flugphasen in Übereinstimmung mit JAR-OPS 1.255.

6 MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE. Angaben und Anweisungen für die Berechnung der Masse und Schwerpunktlage, einschließlich:

- (a) Berechnungssystem (z.B. Indexsystem);
- (b) Angaben und Anweisungen für die Erstellung und Verwendung der Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage für die Erstellung per Hand und/oder per Rechner;
- (c) Grenzwerte für Massen und Schwerpunktlagen für die vom Luftfahrtunternehmer eingesetzten Muster, Baureihen oder einzelnen Flugzeuge; und
- (d) Betriebsleermasse und zugehörige Schwerpunktlage oder zugehöriger Index.

7 BELADUNG. Verfahren und Vorkehrungen für das Einladen und das Sichern der Ladung im Flugzeug.

8 KONFIGURATIONSABWEICHUNGSLISTE. Die Konfigurationsabweichungsliste (CDL), falls vom Hersteller bereitgestellt, für die eingesetzten Flugzeugmuster und Baureihen, einschließlich der einzuhaltenden Verfahren, wenn ein Flugzeug unter den Bedingungen seiner CDL abgefertigt wird.

9 MINDESTAUSRÜSTUNGSLISTE. Die Mindestausrüstungsliste (MEL) für die eingesetzten Flugzeugmuster und Baureihen unter Berücksichtigung der Betriebsarten und der Einsatzgebiete. Die Mindestausrüstungsliste muss die Navigationsausrüstung einschließen und die Leistungsanforderungen für die Strecke und das Einsatzgebiet berücksichtigen.

10 ÜBERLEBENS- UND NOTAUSRÜSTUNG EINSCHLIEßLICH SAUERSTOFF

10.1 Eine Liste der für die zu fliegenden Strecken mitzuführenden Überlebensausrüstung und die Verfahren zur Prüfung der Einsatzfähigkeit dieser Ausrüstung vor dem Start. Anweisungen bezüglich der Unterbringung, der Zugänglichkeit und der Benutzung der Überlebens- und Notausrüstung und die zugehörigen Prüflisten.

10.2 Das Verfahren für die Ermittlung des mitzuführenden Sauerstoffvorrates und der verfügbaren Menge. Das Flugprofil, die Anzahl der Insassen und ein möglicher Kabinendruckabfall sind zu berücksichtigen. Die Angaben müssen ohne Schwierigkeiten nutzbar sein.

11 NOTRÄUMUNGSVERFAHREN

11.1 *Anweisungen für die Vorbereitung einer Noträumung, einschließlich der Koordination zwischen den Besatzungsmitgliedern und der Zuweisung der Einsatzpositionen für den Notfall*

11.2 *Noträumungsverfahren*

Eine Beschreibung der Aufgaben aller Besatzungsmitglieder für eine schnelle Räumung des Flugzeugs und des Umgangs mit den Fluggästen bei einer Notlandung, Notwasserung oder einer anderen Notsituation.

12 FLUGZEUGSYSTEME. Eine Beschreibung der Flugzeugsysteme, der zugehörigen Bedienungseinrichtungen und Anzeigen sowie die Betriebsanweisungen (siehe IEM zu Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1045).

C ANWEISUNGEN UND ANGABEN ÜBER STRECKEN UND FLUGPLÄTZE

1 Anweisungen und Angaben, die sich auf den Flugfunkverkehr, die Navigation und die Flugplätze beziehen, einschließlich Mindestflugflächen und Mindesthöhen für jede vorgesehene Flugstrecke sowie die Betriebsmindestbedingungen für jeden Flugplatz, der angefliegen werden soll. Im einzelnen sind anzugeben:

- (a) Mindestflugfläche/-höhe;
- (b) Betriebsmindestbedingungen für Startflugplätze, Bestimmungs- und Ausweichflugplätze;
- (c) Flugfunkeinrichtungen und Navigationshilfen;
- (d) Pistenangaben und Flugplatzeinrichtungen;
- (e) Anflug-, Fehlanflug- und Abflugverfahren, einschließlich Lärminderungsverfahren;
- (f) Verfahren bei Ausfall der Flugfunkverbindung;
- (g) Such- und Rettungseinrichtungen in dem Gebiet, über dem das Flugzeug eingesetzt werden soll;
- (h) eine Beschreibung der Luftfahrtskarten, die unter Berücksichtigung der Art des Fluges und der zu fliegenden Strecke mitzuführen sind, einschließlich des Verfahrens zur Prüfung der Gültigkeit der Karten;
- (i) Verfügbarkeit von Luftfahrtinformationen und Wetterdiensten;
- (j) Flugfunk- und Navigationsverfahren für die Strecke;
- (k) Einteilung der Flugplätze für die Qualifikation der Flugbesatzungen (siehe AMC OPS 1.975); und
- (l) Besondere flugplatzspezifische Beschränkungen (Flugleistungsbeschränkungen und Betriebsverfahren etc.).

D SCHULUNG

1 Schulungspläne und Überprüfungsprogramme für alle Angehörige des Betriebspersonals, denen betriebliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung und/oder Durchführung eines Fluges zugewiesen sind.

2 Die Schulungspläne und Überprüfungsprogramme müssen umfassen:

2.1 Für die Flugbesatzung

Alle in Abschnitt E und N vorgeschriebenen einschlägigen Punkte;

2.2 Für die Kabinenbesatzung

Alle in Abschnitt O vorgeschriebenen einschlägigen Punkte;

2.3 Für betroffenes Betriebspersonal, einschließlich Besatzungsmitgliedern

(a) Alle in Abschnitt R (Transport gefährlicher Güter im Luftverkehr) vorgeschriebenen einschlägigen Punkte; und

(b) alle in Abschnitt S (Luftsicherheit) vorgeschriebenen einschlägigen Punkte.

2.4 Für Betriebspersonal, außer Besatzungsmitgliedern (z.B. Flugdienstberater, Abfertigungspersonal usw.)

Alle anderen in JAR-OPS vorgeschriebenen einschlägigen Punkte im Zusammenhang mit den Aufgaben dieses Betriebspersonals.

3 Verfahren

3.1 Schulungs- und Überprüfungsverfahren.

3.2 Anzuwendende Verfahren, wenn ein Mitarbeiter den geforderten Leistungsstandard nicht erreicht oder aufrechterhält.

3.3 Verfahren, um sicherzustellen, dass außergewöhnliche Situation oder Notsituationen, die die Anwendung eines Teiles oder aller Verfahren für außergewöhnliche Situationen oder Notsituationen erfordern, und Instrumentenflugwetterbedingungen auf Flügen im Rahmen des gewerblichen Luftverkehrs nicht simuliert werden.

4 Aufzubewahrende Unterlagen und Aufbewahrungszeiträume (siehe Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1065).

Anhang 1 zu JAR-OPS 1.1065 Zeiträume für die Aufbewahrung von Unterlagen

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass die folgenden Informatio-

nen/Unterlagen über die in den nachfolgenden Tabellen genannten Zeiträume in einer für die Verwendung brauchbaren Form und für die Luftfahrtbehörde zugänglich aufbewahrt werden.

Anmerkung: Zusätzliche Informationen in Bezug auf die Instandhaltungsaufzeichnungen sind in Abschnitt M vorgeschrieben.

Tabelle 1 - Unterlagen nach JAR-OPS 1.135 zur Vorbereitung und Durchführung von Flügen

Flugdurchführungsplan	3 Monate
Technisches Bordbuch	24 Monate nach dem Datum der letzten Eintragung
Streckenspezifische NOTAM/AIS Beratungsunterlagen, sofern vom Luftfahrtunternehmer herausgegeben	3 Monate
Unterlagen über Masse und Schwerpunktlage	3 Monate
Mitteilungen über besondere Ladung, einschließlich gefährlicher Güter	3 Monate

Tabelle 2 - Berichte

Bordbuch	3 Monate
Flugberichte für die Aufzeichnung der Einzelheiten aller besonderen Ereignisse, wie in JAR-OPS 1.420 vorgeschrieben, oder aller Ereignisse, deren Meldung oder Aufzeichnung der Kommandant für notwendig erachtet	3 Monate
Meldung über Überschreitungen der Dienstzeiten und/oder reduzierte Ruhezeiten	3 Monate

Tabelle 3 - Aufzeichnungen über Flugbesatzungsmitglieder

Flug-, Dienst- und Ruhezeiten	15 Monate
Lizenzen	Solange das Flugbesatzungsmitglied die Rechte seiner Lizenz im Auftrag des Luftfahrtunternehmers ausübt
Umschulung und Überprüfung	3 Jahre
Kommandantenlehrgang (einschließlich Überprüfung)	3 Jahre
Wiederholte Schulung und Überprüfung	3 Jahre
Schulung und Überprüfung, die das Führen des Flugzeugs von jedem Pilotensitz aus erlaubt	3 Jahre
Flugerfahrung der letzten Zeit (siehe JAR-OPS 1.970)	15 Monate
Kenntnisse über Strecken und anzufliegende Flugplätze (siehe JAR-OPS 1.975)	3 Jahre
Schulung und Qualifikation für bestimmte Betriebsarten, wenn in JAR-OPS gefordert (z.B.	3 Jahre

ETOPS, CATII/III-Betrieb)	
Schulung im Umgang mit gefährlichen Gütern, soweit zutreffend	3 Jahre

Tabelle 4 - Aufzeichnungen über Kabinenbesatzungsmitglieder

Flug-, Dienst- und Ruhezeiten	15 Monate
Grundschulung, Umschulung und Unterschiedsschulung	Solange das Kabinenbesatzungsmitglied bei dem Luftfahrtunternehmer beschäftigt ist
Wiederholte Schulung und Auffrischungsschulung (einschließlich Überprüfungen)	Bis 12 Monate nach Beendigung der Beschäftigung des Kabinenbesatzungsmitglieds bei dem Luftfahrtunternehmer
Schulung im Umgang mit gefährlichen Gütern, soweit zutreffend	3 Jahre

Tabelle 5 - Aufzeichnungen über weiteres Betriebspersonal

Schulungs-/Qualifikationsaufzeichnungen über weiteres Personal, für das nach JAR-OPS ein genehmigtes Schulungsprogramm gefordert wird	die Aufzeichnungen über die beiden letzten Schulungen
---	---

Tabelle 6 - Sonstige Aufzeichnungen

Aufzeichnungen über kosmische Strahlungsdosen	Bis 12 Monate nach Beendigung der Beschäftigung des Besatzungsmitglieds bei dem Luftfahrtunternehmer
Aufzeichnungen im Rahmen des Qualitätssystems	5 Jahre
Papiere über den Transport gefährlicher Güter	3 Monate nach Abschluss des Fluges
Übernahme-Prüfliste für gefährliche Güter	3 Monate nach Abschluss des Fluges

ABSCHNITT Q - FLUGZEITEN; FLUGDIENSTZEITEN UND RUHEZEITEN

reserviert

ABSCHNITT R - BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER IM LUFTVERKEHR

JAR-OPS 1.1150 Begriffsbestimmungen

(a) Die in diesem Abschnitt verwendeten Begriffe sind wie folgt definiert:

(1) *Annahmeprüfliste*: Eine Prüfliste, nach der Packstücke von gefährlichen Gütern und die dazugehörigen Frachtpapiere einer Sichtprüfung unterzogen werden, um die Einhaltung der geltenden Vorschriften zu überprüfen.

(2) *Frachtflugzeug*: Ein Flugzeug, das Güter und Sachen, jedoch keine Fluggäste befördert. In diesem Zusammenhang gelten folgende Personen nicht als Fluggäste:

(i) Besatzungsmitglieder;

(ii) Personal des Luftfahrtunternehmers, dessen Beförderung nach den Vorschriften des Betriebshandbuchs zulässig ist und das gemäß diesen Vorschriften befördert wird;

(iii) ermächtigte Vertreter einer Behörde; oder

(iv) Personen, die Aufgaben im Zusammenhang mit einer bestimmten Frachtsendung an Bord wahrnehmen.

(3) *Gefahrgutunfall*: Ein Ereignis in Verbindung mit dem Transport gefährlicher Güter, durch das Personen getötet oder schwer verletzt werden oder schwerer Sachschaden entsteht. (Siehe IEM OPS 1.1150(a)(3)&(a)(4)).

(4) *Gefahrgutzwischenfall*: Ein anderes Ereignis als ein Gefahrgutunfall, in Verbindung mit dem Transport von gefährlichen Gütern, das nicht notwendigerweise an Bord eines Luftfahrzeuges auftritt und bei dem durch Personen- oder Sachschäden, Feuer, Beschädigung, das Austreten oder Auslaufen von Flüssigkeiten, den Austritt von Radioaktivität oder auf andere Weise offenkundig wird, dass die Verpackung ihren Zweck nicht mehr erfüllt. Jegliches Ereignis im Zusammenhang mit dem Transport von gefährlichen Gütern, durch das Luftfahrzeug und dessen Insassen ernsthaft gefährdet werden, gilt ebenfalls als Gefahrgutzwischenfall. (Siehe IEM OPS 1.1150(a)(3)&(a)(4)).

(5) *Gefahrgut-Transportdokument*: Ein Dokument, dessen Ausführung in den Gefahrgutvorschriften festgelegt ist. Es

wird von der Person, welche das Gefahrgut zur Beförderung anbietet, ausgefüllt und enthält Informationen über die zu befördernden gefährlichen Güter. Das Dokument enthält eine unterzeichnete Erklärung mit der bestätigt wird, dass das Gefahrgut durch die offizielle Versandbezeichnung und UN/ID-Nummer, falls vorhanden, genau und treffend beschrieben wird, dass die Güter korrekt klassifiziert, verpackt, markiert und gekennzeichnet, sowie in ordnungsgemäßem Transportzustand sind.

(6) *Frachtbehälter*: Ein Behältnis, in dem verpackte oder unverpackte radioaktive Stoffe auf verschiedene Weise befördert werden können. (Anmerkung: siehe auch Begriffsbestimmung "Ladeeinheit", wenn es sich bei den gefährlichen Gütern um nicht-radioaktive Stoffe handelt.)

(7) *Abfertigungsagent (Handling Agent)*: Ein Unternehmen, das im Auftrag eines Luftfahrtunternehmers einige oder alle Aufgaben desselben ausführt, einschließlich Annahme, Be- und Entladen sowie Transfer oder andere Abfertigungsdienste für Fluggäste oder Fracht.

(8) *ID Nummer*: Eine vorläufige Erkennungsnummer für ein Gefahrgutstück, das nicht mit einer UN Nummer bezeichnet ist.

(9) *Umverpackung*: Das äußere Gebinde, mit dem ein einzelner Versender ein oder mehrere Packstücke zu einer Transporteinheit zusammenfaßt, um so deren Handhabung und Lagerung zu vereinfachen. (Anmerkung: Eine "Ladeeinheit" ist in dieser Begriffsbestimmung nicht enthalten.)

(10) *Packstück*: Das fertig verpackte und zum Transport vorbereitete Produkt, bestehend aus Verpackung und Inhalt.

(11) *Verpackung*: Behältnisse und sämtliche Zubehörteile oder Materialien, die nötig sind, damit das Behältnis seinen Zweck erfüllt, und die Einhaltung der Verpackungsvorschriften sichergestellt wird.

(12) *Ordnungsgemäße Versandbezeichnung*: Die Bezeichnung für einen bestimmten Artikel oder eine Substanz die in sämtlichen Frachtdokumenten, Mitteilungen und u.U. auch auf Verpackungen verwendet wird.

(13) *Schwere Verletzung*: Die Verletzung einer Person durch Unfall:

(i) die einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden erfordert, beginnend innerhalb von sieben Tagen nach der Verletzung; oder

(ii) die einen Knochenbruch zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder Nase); oder

(iii) die Rißwunden zur Folge hat, die schwere Blutungen oder Verletzungen von Nerven-, Muskeln- oder Sehnensträngen verursachen; oder

(iv) die Schäden an inneren Organen verursacht hat; oder

(v) die Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder an mehr als 5% der Körperoberfläche zur Folge hat; oder

(vi) wenn die Verletzung nachweislich durch infektiöse Substanzen oder gesundheitsschädliche Strahlung verursacht wurde.

(14) *Herkunftstaat*: Der Staat, auf dessen Hoheitsgebiet die gefährlichen Güter zum ersten Mal an Bord eines Luftfahrzeuges geladen wurden.

(15) *Gefahrgutvorschriften*: Die neueste gültige Ausgabe der "Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air" (ICAO Doc 9284-AN/905), einschließlich der von der International Civil Aviation Organisation (ICAO) genehmigten und veröffentlichten Ergänzung und Nachträgen.

(16) *UN Nummer*: 4-stellige Kennziffer, die einer Substanz oder einer bestimmten Gruppe von Substanzen vom "United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods" zur Kennzeichnung zugewiesen ist.

(17) *Ladeinheit (Unit Load Device = ULD)*: Jede Art von Luftfahrzeugbehälter, Luftfahrzeugpalette mit Netz oder Luftfahrzeugpalette mit Netz über einem Iglu. (Anmerkung: Die Umverpackung ist in diese Definition nicht eingeschlossen; bei Behältnissen für den Transport von radioaktiven Stoffen siehe Begriffsbestimmung für "Frachtbehälter".)

JAR-OPS 1.1155 Genehmigung für den Transport gefährlicher Güter

(siehe IEM OPS 1.1155)

Der Luftfahrtunternehmer darf gefährliche Güter nicht ohne behördliche Genehmigung befördern.

JAR-OPS 1.1160 Allgemeines

(a) Bei jeglichem Transport gefährlicher Güter hat der Luftfahrtunternehmer die Gefahrgutvorschriften einzuhalten, unabhängig davon, ob der Flug ganz oder teilweise innerhalb, oder gänzlich außerhalb des Hoheitsgebietes eines Staates durchgeführt wird.

(b) Artikel und Substanzen, die normalerweise als gefährliche Güter eingestuft würden, sind, wie in den Gefahrgutvorschriften angegeben, von den Bestimmungen dieses Abschnittes ausgenommen, vorausgesetzt:

(1) ihr Vorhandensein an Bord eines Flugzeugs ist gemäß den entsprechenden JAR-Vorschriften oder aus betrieblichen Gründen erforderlich (siehe IEM OPS 1.1160(b)(1));

(2) sie werden als Versorgungsgüter im Rahmen der Verpflegung oder des Kabinenservices mitgeführt;

(3) sie werden als tierärztliche Hilfsmittel oder zum schmerzlosen Töten von Tieren während des Fluges mitgeführt; (siehe IEM OPS 1.1160(b)(3));

(4) sie werden als medizinische Hilfsmittel für einen Patienten während des Fluges mitgeführt, vorausgesetzt, dass (siehe IEM OPS 1.1160(b)(4)):

(i) Gasflaschen speziell für die Aufnahme und den Transport eines bestimmten Gases hergestellt wurden;

(ii) Arzneimittel, Medikamente und andere medizinische Substanzen der Kontrolle durch ausgebildetes Personal unterliegen, während sie an Bord eines Flugzeuges eingesetzt werden;

(iii) Ausrüstungsgegenstände, die Naßbatterien enthalten, in aufrechter Position gelagert und wenn notwendig gesichert werden, um das Auslaufen des Elektrolyts zu verhindern; und

(iv) geeignete Maßnahmen getroffen werden, um sämtliche Geräte während des Start- und Landevorganges und in allen anderen Fällen, in denen der Kommandant dies aus Sicherheitsgründen als notwendig erachtet, zu verstauen und zu sichern; oder

(5) sie werden von Fluggästen oder Mitgliedern der Besatzung mitgeführt (siehe IEM OPS 1.1160(b)(5)).

(c) Ersatz für die unter Absatz (b)(1) beschriebenen Artikel und Substanzen sind an Bord eines Flugzeuges in Übereinstimmung mit den Gefahrgutvorschriften zu transportieren.

JAR-OPS 1.1165 Transportbeschränkungen für gefährliche Güter

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass Artikel und Substanzen, deren Transport laut Kennzeichnung oder Oberbegriff in den Gefahrgutvorschriften ausdrücklich untersagt ist, nicht an Bord eines Flugzeuges befördert werden.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass Artikel und Substanzen oder andere Stoffe, deren Transport nach den Gefahrgutvorschriften normalerweise untersagt ist, nur befördert werden wenn:

(1) sie einer Ausnahmeregelung der betroffenen Staaten in Übereinstimmung mit den Gefahrgutvorschriften unterliegen (siehe IEM OPS 1.1165(b)(1)); oder

(2) in den Gefahrgutvorschriften angegeben ist, dass sie mit der Genehmigung des Herkunftsstaates befördert werden dürfen.

JAR-OPS 1.1170 Klassifizierung

Der Luftfahrtunternehmer hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass Artikel und Substanzen als gefährliche Güter nach den Gefahrgutvorschriften klassifiziert werden.

JAR-OPS 1.1175 Verpackung

Der Luftfahrtunternehmer hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, um si-

chergestellt, dass gefährliche Güter nach den Gefahrgutvorschriften verpackt sind.

JAR-OPS 1.1180 Kennzeichnung und Markierung

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat alle angemessenen Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass Packstücke, Umverpackungen und Frachtbehälter nach den Gefahrgutvorschriften gekennzeichnet und markiert sind.

(b) Gefährliche Güter, die auf einem Flug befördert werden, der ganz oder teilweise außerhalb des Hoheitsgebiets eines Staats stattfindet, müssen, neben einer gegebenenfalls geforderten anderen Sprache, auch in englischer Sprache gekennzeichnet und markiert sein.

JAR-OPS 1.1185 Gefahrgut-Transportdokument

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass gefährliche Güter von einem Gefahrgut-Transportdokument begleitet werden, außer wenn dies in den Gefahrgutvorschriften anders festgelegt ist.

(b) Für gefährliche Güter, die auf einem Flug befördert werden, der ganz oder teilweise außerhalb des Hoheitsgebiets eines Staats stattfindet, muss das Gefahrgut-Transportdokument, neben einer gegebenenfalls geforderten anderen Sprache, in englischer Sprache beschildert und gekennzeichnet sein.

JAR-OPS 1.1190 Reserviert

JAR-OPS 1.1195 Annahme von gefährlichen Gütern

(a) Der Luftfahrtunternehmer darf gefährliche Güter erst dann zum Transport annehmen, wenn die Packstücke, Umverpackungen oder Frachtbehälter den in den Gefahrgutvorschriften vorgeschriebenen Annahmekontrollverfahren unterzogen wurden.

(b) Der Luftfahrtunternehmer oder sein Abfertigungsagent hat eine Annahmeprüfliste zu verwenden. Die Annahmeprüfliste muss es ermöglichen, alle wichtigen Einzelheiten zu überprüfen und muss so gestaltet sein, dass sie gestattet, die Ergebnisse des durchgeführten Annahmekontrollverfahrens von Hand, mechanisch oder per Computer aufzuzeichnen.

JAR-OPS 1.1200 Prüfung auf Beschädigung, Leckage und Kontamination

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) Packstücke, Umverpackungen und Frachtbehälter unmittelbar vor der Verladung in ein Flugzeug oder in eine Ladeeinheit, wie in den Gefahrgutvorschriften vorgeschrieben, auf Leckage oder Beschädigung untersucht werden;

(2) eine Ladeeinheit nicht in ein Flugzeug verladen wird, wenn bei der in den Gefahrgutvorschriften vorgeschriebenen Untersuchung Anzeichen für Leckage oder Beschädigung der darin enthaltenen gefährlichen Güter festgestellt wurden;

(3) undichte oder beschädigte Packstücke, Umverpackungen oder Frachtbehälter nicht in ein Flugzeug verladen werden;

(4) augenscheinlich undichte oder beschädigte Packstücke mit gefährlichen Gütern, die an Bord eines Flugzeuges entdeckt werden, entweder entfernt oder Vorkehrungen zu ihrer Entfernung durch eine zuständige Behörde oder Organisation getroffen werden. In diesem Fall ist sicherzustellen, dass sich der Rest der Sendung in gutem Zustand für den Weitertransport befindet und dass das Flugzeug oder dessen Fracht weder beschädigt noch kontaminiert worden ist; und

(5) Packstücke, Umverpackungen und Frachtbehälter beim Entladen aus einem Flugzeug oder aus einer Ladeeinheit auf Beschädigungen oder Leckage hin untersucht werden und, sofern dies der Fall ist, der betreffende Stauraum an Bord des Flugzeuges auf Beschädigung oder Kontamination untersucht wird.

JAR-OPS 1.1205 Dekontamination

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) jegliche Kontamination, die durch undichte oder beschädigte Packstücke mit gefährlichen Gütern entstanden ist, unverzüglich entfernt wird; und

(2) ein Flugzeug, das durch radioaktives Material kontaminiert wurde, unverzüglich aus dem Flugbetrieb genommen und erst dann wieder eingesetzt wird, wenn

die radioaktive Strahlendosis an allen zugänglichen Flächen und die nicht festhaftende Kontamination wieder die Werte erreicht haben, die nach den Gefahrgutvorschriften zulässig sind.

JAR-OPS 1.1210 Ladebeschränkungen

(a) *Fluggastkabine und Cockpit*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass gefährliche Güter an Bord eines Flugzeuges nicht in einer mit Fluggästen besetzten Flugzeugkabine oder im Cockpit befördert werden, sofern es die Gefahrgutvorschriften nicht anders vorsehen.

(b) *Frachträume*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass gefährliche Güter in Übereinstimmung mit den Gefahrgutvorschriften an Bord eines Flugzeuges geladen, von anderen Gütern getrennt, verstaut und gesichert werden.

(c) *Nur für Frachtflugzeuge zugelassene gefährliche Güter*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass Packstücke mit dem Kennzeichen "Cargo Aircraft Only" nur in Frachtflugzeugen befördert und nach den Gefahrgutvorschriften verladen werden.

JAR-OPS 1.1215 Bereitstellung von Informationen

(a) *Informationen für das Bodenpersonal*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) Informationen bereitgestellt werden, damit das Bodenpersonal in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter nachzukommen, einschließlich der Maßnahmen, die bei einem Gefahrgutzwischenfall oder -unfall ergriffen werden müssen; und

(2) die unter Absatz (a)(1) genannten Informationen ggf. auch seinem Abfertigungsagenten zur Verfügung stehen.

(b) *Informationen für Fluggäste und andere Personen (siehe AMC OPS 1.1215(b))*

(1) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass Informationen, wie in den Gefahrgutvorschriften gefordert, bekannt gemacht werden, durch die Fluggäs-

te hingewiesen werden, welche Güter sie nicht an Bord eines Flugzeugs mitführen dürfen;

(2) Der Luftfahrtunternehmer, und gegebenenfalls sein Abfertigungsagent haben sicherzustellen, dass an Frachtannahmestellen Hinweise mit Informationen über die Beförderung gefährlicher Güter vorhanden sind.

(c) *Informationen für Besatzungsmitglieder*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Betriebshandbuch Informationen enthält, die der Besatzung die Ausübung ihrer Pflichten hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter, sowie das Ergreifen von Maßnahmen bei auftretenden Notfällen im Zusammenhang mit gefährlichen Gütern, ermöglicht.

(d) *Informationen für den Kommandanten*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass dem Kommandanten schriftliche Informationen gemäß den Gefahrgutvorschriften zur Verfügung stehen.

(e) *Informationen im Falle eines Unfalls oder eines Zwischenfalls beim Betrieb eines Flugzeuges (siehe AMC OPS 1.1215(e))*

(1) Der Luftfahrtunternehmer hat bei Zwischenfällen, die beim Betrieb eines seiner Flugzeuge auftreten, auf Anforderung alle erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen, um die Gefahren, die von mitgeführten gefährlichen Gütern ausgehen, auf ein Minimum zu begrenzen.

(2) Der Luftfahrtunternehmer, dessen Flugzeug an einem Unfall beteiligt ist, hat umgehend die sachlich und örtlich zuständige Behörde des Staates, in dem sich der Unfall ereignet hat, über an Bord mitgeführte, gefährliche Güter in Kenntnis zu setzen.

JAR-OPS 1.1220 Schulungsprogramme

(siehe AMC OPS 1.1220)

(siehe IEM OPS 1.1220)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat gemäß den Gefahrgutvorschriften Schulungsprogramme für das Personal einzurichten und auf dem neuesten Stand zu halten. Diese bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde.

(b) *Luftfahrtunternehmer, ohne Dauergenehmigung für die Beförderung gefährlicher Güter*

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) Personal, das im allgemeinen Fracht- und Gepäckumschlag tätig ist, zur Wahrnehmung seiner Aufgaben im Hinblick auf den Umgang mit gefährlichen Gütern eine entsprechende Schulung erhalten hat. Diese Schulung muss mindestens die in Spalte 1 der in Tabelle 1 gekennzeichneten Bereiche umfassen und in ausreichendem Maße erfolgen, damit die betreffenden Personen das erforderliche Gefahrenbewusstsein für den Umgang mit gefährlichen Gütern sowie Kenntnisse zu deren Erkennung und welche Bestimmungen anzuwenden sind, wenn Passagiere solche Güter mitführen, erwerben; und

(2) das nachfolgend genannte Personal:

(i) Besatzungsmitglieder;

(ii) Personal zur Fluggastabfertigung; und

(iii) vom Luftfahrtunternehmer eingesetztes Sicherheitspersonal, das die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck durchführt, eine entsprechende Schulung erhalten hat, die mindestens die in Spalte 2 der in Tabelle 1 gekennzeichneten Bereiche umfaßt und in ausreichendem Maße erfolgen muss, damit die betreffenden Personen das erforderliche Gefahrenbewusstsein für den Umgang mit gefährlichen Gütern und Kenntnisse zu deren Erkennung sowie über die geltenden Bestimmungen bezüglich der Mitnahme solcher Güter durch Fluggäste, erwerben.

Tabelle 1

Schulungsbereiche	1	2
Allgemeines	x	x
Beschränkungen bei der Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr	x	x
Markierung und Kennzeichnung	x	x
Gefährliche Güter im Gepäck von Fluggästen		x
Notfallmaßnahmen		x

Hinweis: In den mit einem "x" gekennzeichneten Bereichen, hat eine Schulung zu erfolgen.

(c) Luftfahrtunternehmer, mit einer Dauer genehmigung für die Beförderung gefährlicher Güter

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass:

(1) Personal, das für die Annahme von gefährlichen Gütern zuständig ist, eine Schulung erhalten hat und ausreichend für diese Aufgabe qualifiziert ist. Diese Schulung muss mindestens die in Spalte 1 der in Tabelle 2 gekennzeichneten Bereiche umfassen und muss in ausreichendem Maße erfolgen, damit das Personal in der Lage ist, Entscheidungen über die Annahme oder die Zurückweisung von gefährlichen Gütern, die als Luftfracht befördert werden sollen, zu treffen;

(2) Personal, das für die Abfertigung am Boden, Lagerung und Verladung von gefährlichen Gütern zuständig ist, eine entsprechende Schulung erhalten hat, die ihm die Wahrnehmung seiner Aufgaben im Hinblick auf den Umgang mit gefährlichen Gütern ermöglicht. Diese Schulung muss mindestens die in Spalte 2 der in Tabelle 2 gekennzeichneten Bereiche umfassen und hat in ausreichendem Maße zu erfolgen, damit die betreffenden Personen das erforderliche Gefahrenbewußtsein für den Umgang mit gefährlichen Gütern sowie Kenntnisse zu deren Erkennung, Handhabung und Verladung erwerben;

(3) Personal, das im allgemeinen Fracht- und Gepäckumschlag tätig ist, eine entsprechende Schulung erhalten hat, die ihm die Wahrnehmung seiner Aufgaben im Hinblick auf den Umgang mit gefährlichen Gütern ermöglicht. Diese Schulung muss mindestens die in Spalte 3 der in Tabelle 2 gekennzeichneten Bereiche umfassen und hat in ausreichendem Maße zu erfolgen, damit die betreffenden Personen das erforderliche Gefahrenbewußtsein für den Umgang mit gefährlichen Gütern sowie Kenntnisse zu deren Erkennung, Handhabung und Verladung und welche Bestimmungen anzuwenden sind, wenn Passagiere solche Güter mitführen, erwerben;

(4) Mitglieder der Flugbesatzung eine Schulung erhalten haben, die mindestens die in Spalte 4 der in Tabelle 2 gekennzeichneten Bereiche umfaßt. Diese Schulung muss in ausreichendem Maße erfolgen, damit die betreffenden Personen das erforderliche Gefahrenbewußtsein für den Umgang mit gefährlichen Gütern sowie

Kenntnisse darüber erwerben, welchen Transportbedingungen diese Güter an Bord eines Flugzeuges unterliegen; und

(5) das nachfolgend genannte Personal:

(i) Personal zur Fluggastabfertigung;

(ii) vom Luftfahrtunternehmer eingesetztes Sicherheitspersonal, das die Kontrolle von Fluggästen und ihrem Gepäck durchführt; und

(iii) Besatzungsmitglieder, die nicht zur Flugbesatzung gehören;

eine Schulung erhalten hat, die mindestens die in Spalte 5 der in Tabelle 2 gekennzeichneten Bereiche umfaßt. Die Schulung hat in ausreichendem Maße zu erfolgen, damit die betreffenden Personen das erforderliche Gefahrenbewußtsein für den Umgang mit gefährlichen Gütern sowie Kenntnisse über die geltenden Bestimmungen bezüglich der Mitnahme solcher Güter durch Fluggäste, bzw., der Mitnahme an Bord eines Flugzeugs erwerben.

(d) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass Personal, welches eine Schulung für den Umgang mit gefährlichen Gütern erhalten hat, sich einer Prüfung unterzieht, um deren Verständnis über ihre Verantwortung unter Beweis zu stellen.

(e) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass Personal, welches eine Schulung für den Umgang mit gefährlichen Gütern benötigt, Wiederholungsschulungen erhält; der Abstand dieser Schulungen darf nicht mehr als 2 Jahre betragen.

(f) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass Aufzeichnungen über die Gefahrgutschulung für das gemäß den technischen Anweisungen geschulte Personal geführt werden.

(g) Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das Personal seines Abfertigungsagenten, entsprechend den in Tabelle 1 oder 2 zutreffenden Spalten geschult wird.

Tabelle 2

JAR-OPS 1.1230 Reserviert

Schulungsbereiche	1	2	3	4	5
Allgemeines	x	x	x	x	x
Beschränkungen bei der Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr	x	x	x	x	x
Klassifizierung und Verzeichnis von gefährlichen Gütern	x	x		x	
Allgemeine Verpackungsbestimmungen und -anweisungen (Packnoten)	x				
Markierung laut Verpackungsspezifikation	x				
Verpackungsmarkierung und -kennzeichnung	x	x	x	x	x
Transportdokumente des Versenders	x				
Annahme gefährlicher Güter unter Verwendung einer Prüfliste	x				
Verladung, Beschränkungen bei der Verladung und Trennvorschriften	x	x	x	x	
Prüfverfahren auf Beschädigung und Leckage, Verfahren zur Dekontamination	x	x			
Bereitstellung von Informationen für den Kommandanten	x	x		x	
Gefährliche Güter im Gepäck von Fluggästen	x			x	x
Notfallmaßnahmen	x	x		x	x

Hinweis: In den mit "x" gekennzeichneten Bereichen, hat eine Schulung zu erfolgen.

JAR-OPS 1.1225 Meldeverfahren bei Gefahrgutunfällen und -zwischenfällen

(siehe AMC OPS 1.1225)

(a) Der Luftfahrtunternehmer hat Gefahrgutunfälle und -zwischenfälle der Luftfahrtbehörde zu melden. Ein erster Bericht ist innerhalb von 72 Stunden nach dem Ereignis abzusenden, sofern dies nicht außergewöhnliche Umstände verhindern.

(b) Der Luftfahrtunternehmer hat auch undeklarierte oder falsch deklarierte Gefahrgüter zu melden, die in der Fracht oder im Passiergepäck gefunden wurden. Ein erster Bericht ist innerhalb von 72 Stunden nach dem Ereignis abzusenden, sofern dies nicht außergewöhnliche Umstände verhindern.

ABSCHNITT S - LUFTSICHERHEIT (SECURITY)**JAR-OPS 1.1235 Luftsicherheitsvorschriften**

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass das betroffene Personal mit den einschlägigen Vorschriften des nationalen Sicherheitsprogramms seines Staates vertraut ist und diese beachtet.

JAR-OPS 1.1240 Schulungsprogramme
(Siehe ACJ OPS 1.1240)

Der Luftfahrtunternehmer hat ein Schulungsprogramm einzuführen, weiter zu entwickeln und auch auszuführen, das den Mitarbeitern des Luftfahrtunternehmens ermöglicht geeignete Maßnahmen zum Schutz vor widerrechtlichen Eingriffen, wie Sabotageakte oder die widerrechtliche Inbesitznahme von Flugzeugen zu ergreifen oder die Folgen einer solchen Handlung auf ein Mindestmaß begrenzen kann. Das Schulungsprogramm hat mit dem Nationalen Flugsicherheitsprogramm überein zu stimmen. Jeder einzelne Mitarbeiter muss Kenntnis und Tauglichkeit über alle wesentlichen Teile des Schulungsprogramms haben.

JAR-OPS 1.1245 Meldeverfahren bei widerrechtlichen Eingriffen

Nach einem widerrechtlichen Eingriff an Bord eines Flugzeugs hat der Kommandant oder, in dessen Abwesenheit, der Luftfahrtunternehmer unverzüglich einen Bericht über die Ereignisse bei der zuständigen örtlichen Behörde und der Behörde seines Staates vorzulegen.

JAR-OPS 1.1250 Prüfliste zur Durchsichtung von Flugzeugen

Der Luftfahrtunternehmer hat sicherzustellen, dass in jedem Flugzeug eine Prüfliste mitgeführt wird, in der die Verfahren festgelegt sind, nach denen das Flugzeug nach versteckten Bomben, Waffen, Sprengstoffen oder anderen gefährlichen Gegenständen zu durchsuchen ist wenn ein begründeter Verdacht besteht, dass . widerrechtlichen Eingriff auf das Flugzeug unternommen wurde. Ebenso hat die Prüfliste Leitlinien zu enthalten, die entsprechende Vorgangsweise regelt, wenn eine Bombe oder ein verdächtiger Gegenstand gefunden wird und Informationen über

jene Stelle im Flugzeug, die von Musterzulassungszeugnisinhaber bezeichnet wurde, an der eine Bombe das geringste Risiko darstellt.

JAR-OPS 1.1255 Sicherung des Cockpits

(a) In allen Flugzeugen, die mit einer Cockpittüre ausgerüstet sind, muss diese Türe versperrbar sein. Einrichtungen oder Verfahren, von der Behörde genehmigt, müssen zur Verfügung stehen oder eingerichtet sein, die es den Kabinenbesatzungsmitgliedern ermöglicht, den Flugbesatzungsmitgliedern verdächtige Aktivitäten oder Sicherheitsverstöße in der Kabine mitzuteilen.

(b) Ab dem 1. November 2003 müssen alle Passagierflugzeuge mit einer zugelassenen Höchstabflugmasse von mehr als 45 500 kg oder einer höchstens zugelassenen Passagiersitzanordnung von mehr als 60, mit einer zugelassenen Cockpittüre ausgerüstet sein, die von jedem Pilotenplatz verriegelt und entriegelt werden kann und deren Konstruktion JAR 26.260 entspricht. Die Konstruktion darf den Notbetrieb, wie in JAR 26.260 (a)(4) gefordert, nicht behindern.

(c) In allen Flugzeug, die mit einer Cockpittüre entsprechend Absatz (b) ausgerüstet sind:

(1) Diese Cockpittüre muss vor dem Triebwerksanlassen für den Start geschlossen werden und wenn vom Sicherheitsverfahren oder Kommandanten gefordert, gesperrt werden, bis zum Abschalten der Triebwerke nach der Landung, außer es sollten Personen entsprechend dem Nationalen Flugsicherheitsprogramm herein oder hinausgehen.

(2) Einrichtungen, die es von jedem Pilotenplatz ermöglichen, den Raum vor der Cockpittüre zu überwachen um Personen, die in das Cockpit wollen zu identifizieren und verdächtiges Verhalten oder mögliche Bedrohungen zu erkennen.