

Anlage 3 zum Gutachten (Blatt 1 – 8)

Auszug aus ANHANG I

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

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

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

Begriffsbestimmungen für in den Anhängen II bis V [der Verordnung (EU) Nr. 965/2912] verwendete Begriffe

Im Sinne dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „alternative Nachweisverfahren“ (alternative means of compliance): solche Verfahren, die eine Alternative zu bestehenden annehmbaren Nachweisverfahren darstellen, oder solche, die neue Mittel vorschlagen, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu erreichen, für die die Agentur keine zugehörigen annehmbaren Nachweisverfahren festgelegt hat.
2. „annehmbare Nachweisverfahren“ (Acceptable Means of Compliance, AMC): unverbindliche von der Agentur festgelegte Standards, die illustrieren, in welcher Weise die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erreicht werden kann.
3. „Besatzungsmitglied für Hubschrauberwindenbetrieb“ (helicopter hoist operation (HHO) crew member): ein technisches Besatzungsmitglied, das ihm zugewiesene Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb der Winde durchführt.
4. „Besatzungsmitglied“ (crew member):
eine Person, die von einem Betreiber mit der Durchführung von Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs beauftragt wurde.
5. „Betrieb in Flugleistungsklasse 1“ (operation in performance class 1):
ein Betrieb, bei dem der Hubschrauber bei Ausfall des kritischen Triebwerks innerhalb der verfügbaren Startabbruchstrecke landen oder den Flug zu einem geeigneten Landebereich sicher fortsetzen kann, je nachdem, wann der Ausfall eintritt.
6. „Betrieb in Flugleistungsklasse 2“ (operation in performance class 2):
ein Betrieb, bei dem im Falle eines Ausfalls des kritischen Triebwerks genügend Leistung vorhanden ist, die es dem Hubschrauber erlaubt, den Flug sicher fortzusetzen, sofern der Ausfall nicht zu einem frühen Zeitpunkt während des Starts oder einem späten Zeitpunkt der Landung eintritt, in welchem Fall eine Notlandung erforderlich sein kann.
7. „Betrieb in Flugleistungsklasse 3“ (operation in performance class 3):
ein Betrieb, bei dem im Falle eines Triebwerkausfalls zu einem beliebigen Zeitpunkt während des Flugs eine Notlandung in einem mehrmotorigen Hubschrauber erforderlich sein kann und in einem einmotorigen Hubschrauber erforderlich ist.
9. „betriebliche Kontrolle“ (operational control): die Verantwortlichkeit für Einleitung, Fortsetzung, Beendigung oder Umleitung eines Flugs im Interesse der Sicherheit.
10. „Betriebsleermasse“ (dry operating mass): die gesamte Masse eines für eine bestimmte Betriebsart einsatzbereiten Luftfahrzeugs abzüglich des ausfliegbaren Kraftstoffs und der Nutzlast.

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

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

13. „Checkliste für die Annahme“ (acceptance checklist): ein Dokument, anhand dessen Packstücke von gefährlichen Gütern und die dazugehörigen Frachtpapiere einer äußeren Sichtprüfung unterzogen werden, um die Einhaltung der geltenden Vorschriften zu überprüfen.

14. „Codeshare“ (code share): eine Vereinbarung, bei der ein Betreiber einen von einem anderen Betreiber durchgeführten Flug mit seinem eigenen Kennungscode versieht und Flugscheine für diesen Flug ausstellt und vertreibt.

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

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

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

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

17. „dicht besiedeltes Gebiet“ (congested area):

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

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

19. Einteilung der Fluggäste (passenger classification):

a) „Erwachsener“ eine Person ab einem Alter von 12 Jahren;

b) „Kind“ eine Person ab einem Alter von zwei Jahren bis zu einem Alter von unter 12 Jahren und

c) „Kleinkind“ eine Person, die jünger ist als zwei Jahre.

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

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

21. „Enhanced Vision System“ (EVS): ein elektronisches System zur Einblendung eines von Bildsensoren erfassten Echtzeitbildes der Außensituation.

22. „Enteisung“ (de-icing): ein Vorgang, bei dem am Boden ein Luftfahrzeug von Frost, Eis, Schnee oder Matsch befreit wird, um eine von Verunreinigungen freie Oberfläche zu schaffen.

23. „Entfernung DR“ (distance DR):

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

24. „erforderliche Startabbruchstrecke“ (rejected take-off distance required, RTODRH):
die horizontale Strecke, die vom Beginn des Starts bis zu dem Punkt benötigt wird, an dem der Hubschrauber nach einem Triebwerksausfall und Startabbruch am Startentscheidungspunkt zum vollständigen Stillstand kommt.
25. „erforderliche Startstrecke“ (take-off distance required, TODRH):
im Falle von Hubschraubern die horizontale Strecke vom Beginn des Starts bis zu dem Punkt, an dem der Hubschrauber die Geschwindigkeit V_{TOSS} , eine gewählte Höhe und einen positiven Steiggradienten erreicht hat, wenn der Ausfall des kritischen Triebwerks am Startentscheidungspunkt festgestellt wird, wobei angenommen wird, dass die verbliebenen Triebwerke innerhalb der zulässigen Grenzen betrieben werden.
26. „erhöhte Endanflug- und Startfläche“ (elevated final approach and take-off area):
eine FATO, die sich mindestens 3 m über der umgebenden Oberfläche befindet.
27. „feuchte Piste“ (damp runway): eine Piste, deren Oberfläche nicht trocken ist, der die vorhandene Feuchtigkeit aber kein glänzendes Aussehen verleiht.
28. „Flug nach Sonder-Sichtflugregeln“ (special VFR flight): ein VFR-Flug, der von der Flugverkehrskontrollstelle in einer Kontrollzone bei Wetterbedingungen unter VMC genehmigt wird.
29. „Flug ohne Nutzung des Nachflugsichtsystems (Night Vision Imaging System, NVIS)“ (unaided NVIS flight): im Falle von NVIS-Betrieb derjenige Teil eines Flugs nach Sichtflugregeln (Visual Flight Rules, VFR) bei Nacht, bei dem ein Besatzungsmitglied keine Nachtsichtbrille (Night Vision Goggles, NVG) verwendet.
30. „Flugbegleiter“ (cabin crew member):
ein entsprechend qualifiziertes Besatzungsmitglied mit Ausnahme von Mitgliedern der Flugbesatzung oder der technischen Besatzung, dem von einem Betreiber Aufgaben im Zusammenhang mit der Sicherheit der Fluggäste und des Flugs während des Betriebs übertragen wurden.
31. „Flugbetrieb über der offenen See (Offshore-Flugbetrieb)“ (offshore operations): ein Flugbetrieb, bei dem üblicherweise ein erheblicher Teil des Flugs über der offenen See von oder zu Einsatzorten in der offenen See durchgeführt wird.
32. „Flugdatenüberwachung“ (flight data monitoring, FDM): die vorbeugende und nicht mit Sanktionen verbundene Verwendung digitaler Flugdaten, die aus dem Routinebetrieb gewonnen werden, um die Sicherheit in der Luftfahrt zu verbessern.
33. „Flugführungsanzeige (HUD)“ (head-up display, HUD): ein Anzeigesystem, bei dem Fluginformationen in das vordere äußere Sichtfeld des Piloten projiziert werden und das die Sicht nach außen nicht wesentlich einschränkt.
42. „Gebiet ohne schwierige Umgebungsbedingungen“ (non-hostile environment):
ein Gebiet, in dem
- a) eine sichere Notlandung durchgeführt werden kann,
 - b) die Hubschrauberinsassen vor Witterungseinflüssen geschützt werden können und
 - c) die Bereitstellung bzw. die Reaktionszeit des Such- und Rettungsdienstes der zu erwartenden Gefährdung entspricht.
- In jedem Fall gelten diejenigen Teile eines dicht besiedelten Gebiets, in denen geeignete Flächen für eine sichere Notlandung vorhanden sind, als Gebiet ohne schwierige Umgebungsbedingungen.
43. „geeigneter Flugplatz“ (adequate aerodrome):
ein Flugplatz, auf dem das Luftfahrzeug unter Berücksichtigung der entsprechenden Flugleistungsvorschriften und Eigenschaften der Start- und Landebahn betrieben werden kann.

48. „gefährliche Güter“ (dangerous goods, DG): Gegenstände oder Stoffe, die ein Risiko für die Gesundheit, die Sicherheit, Sachwerte oder die Umwelt darstellen können und im Verzeichnis gefährlicher Güter in den Gefahrgutvorschriften (Technical Instructions, TI) aufgeführt sind oder die gemäß diesen Vorschriften als gefährliche Güter eingestuft werden.
49. „getrennte Pisten“ (separate runways): Pisten eines Flugplatzes, die getrennte Landeflächen bieten. Diese Pisten dürfen sich so überlagern oder kreuzen, dass die Blockierung einer der Pisten den geplanten Betrieb auf der anderen Piste nicht beeinträchtigt. Jede der Pisten hat ein separates Anflugverfahren mit einer eigenen Navigationshilfe.
50. „Hauptgeschäftssitz“ (principal place of business): der Hauptsitz oder eingetragene Sitz der Organisation, in dem die hauptsächlichen Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle der Tätigkeiten, auf die in dieser Verordnung Bezug genommen wird, ausgeübt werden.
51. „Head-Up Guidance Landing System (HUDLS)“ (Head-up guidance landing system (HUDLS)): das gesamte Bordsystem, das den Piloten bei Anflug und Landung und/oder beim Durchstarten durch Einblendung von Daten in sein Sichtfeld unterstützt. Es beinhaltet alle Sensoren, Computer, die Stromversorgung, Anzeigen und Bedienelemente.
52. „HEMS-Besatzungsmitglied“ (HEMS crew member):
ein technisches Besatzungsmitglied, das für einen HEMS-Flug eingeteilt ist, um im Hubschrauber beförderte Personen, die medizinische Hilfe benötigen, zu versorgen, und den Piloten während des Einsatzes unterstützt.
53. „HEMS-Betriebsstandort“ (HEMS operating base):
ein Flugplatz, auf dem sich HEMS- Besatzungsmitglieder und der HEMS-Hubschrauber in Einsatzbereitschaft für HEMS-Einsätze befinden können.
54. „HEMS-Einsatzort“ (HEMS operating site):
ein Ort, den der Kommandant während eines HEMS-Flugs für Hubschrauberwindenbetrieb, Landung und Start auswählt.
55. „HEMS-Flug“ (HEMS flight):
ein Flug eines Hubschraubers, der mit einer HEMS-Genehmigung betrieben wird zum Zweck der Unterstützung medizinischer Hilfeleistungen, bei denen ein sofortiger und schneller Transport unerlässlich ist, durch die Beförderung von
- a) medizinischem Personal;
 - b) medizinischem Material (Ausrüstung, Blut, Organe, Medikamente), oder
 - c) kranken oder verletzten Personen und anderen direkt beteiligten Personen.
56. „HHO-Einsatzort“ (HHO site): ein festgelegter Bereich, in dem ein Hubschrauber eine Verbringung mit einer Hubschrauberwinde durchführt.
57. „HHO-Flug“ (HHO flight): ein Flug eines Hubschraubers mit einer HHO-Genehmigung zum Zweck der Verbringung von Personen und/oder Fracht mittels einer Hubschrauberwinde.
58. „HHO-Fluggast“ (HHO passenger): eine Person, die mittels einer Hubschrauberwinde verbracht werden soll.
59. „höchstzulässige betriebliche Fluggastsitzanzahl“ (maximum operational passenger seating configuration, MOPSC): die höchste Fluggastsitzanzahl eines einzelnen Luftfahrzeugs ohne die Besatzungssitze, die für betriebliche Zwecke festgelegt und im Betriebshandbuch angegeben ist. Gegenüber der höchsten Fluggastsitzanzahl, die während des für die Musterzulassung (TC) durchgeführten Zertifizierungsverfahrens, der ergänzenden Musterzulassung (STC) oder einer Änderung der TC oder STC wie für das jeweilige Luftfahrzeug zutreffend festgelegt wurde, kann je nach den betrieblichen Einschränkungen als MOPSC die gleiche oder aber eine geringere Anzahl von Sitzen festgelegt sein.

60. „Hubschrauber“ (helicopter):

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

61. „Hubschrauberflug mit Windenbetrieb über der offenen See“ (HHO Offshore): ein Flug eines Hubschraubers mit einer HHO-Genehmigung zum Zweck der Verbringung von Personen und/oder Fracht mittels einer Hubschrauberwinde von einem oder auf ein Schiff oder von einem oder auf ein Bauwerk im Seegebiet oder in die offene See.

62. „Hubschrauberlandedeck“ (Helideck): eine FATO auf einer schwimmenden oder festen Offshore-Struktur.

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

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

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

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

69. „Kraftstoff für unvorhergesehenen Mehrverbrauch“ (contingency fuel):

Kraftstoff, der zur Berücksichtigung unerwarteter Einflüsse erforderlich ist, die sich auf den Kraftstoffverbrauch bis zum Zielflugplatz auswirken könnten.

71. „kritische Flugphasen“ (critical phases of flight): im Falle von Flugzeugen der Startvorgang, die Startflugbahn, der Endanflug, der Fehlanflug, die Landung einschließlich des Ausrollens sowie etwaige andere Flugphasen nach dem Ermessen des verantwortlichen Piloten bzw. Kommandanten.

72. „kritische Flugphasen“ (critical phases of flight):

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

73. „Landeanflug mit kontinuierlicher Sinkrate“ (continuous descent final approach, CDFA): eine den Verfahren für einen stabilisierten Landeanflug entsprechende Technik, bei der das Endanflugsegment eines Nichtpräzisions-Instrumentenanflugverfahrens mit kontinuierlicher Sinkrate geflogen wird, ohne Horizontalflugsegment (Level-Off), aus einer Höhe am oder über dem Endanflug-Fix bis zu einem Punkt ca. 15 m (50 ft) über der Pistenschwelle oder dem Punkt, an dem das Abfangmanöver für das jeweilige Luftfahrzeugmuster beginnt.

74. „Landeanflug nach Kategorie I (CAT I)“ (Category I (CAT I) approach operation): ein Präzisionsinstrumentenanflug mit Landung unter Verwendung eines Instrumentenlandesystems (Instrument Landing System, ILS), eines Mikrowellenlandesystems (Microwave Landing System, MLS), eines globalen Navigationssatellitensystems (GNSS/GBAS- Landesystem) (Ground-based Augmented Global Navigation Satellite System (GNSS/GBAS) Landing System), eines Präzisionsanflugradars (Precision Approach Radar, PAR) oder GNSS mittels eines satellitengestützten Zusatzsystems (Satellite-based Augmentation System, SBAS) mit einer Entscheidungshöhe (Decision Height, DH) nicht unter 200 ft und einer Pistensichtweite (Runway Visual Range, RVR) nicht unter 550 m (Flugzeuge) bzw. 500 m (Hubschrauber).

75. „Landeentscheidungspunkt“ (landing decision point, LDP):

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

76. „Landflugzeug“ (landplane): ein Starrflügelflugzeug, das für Start und Landung auf dem Land ausgelegt ist; dies umfasst auch Amphibienflugzeuge, die als Landflugzeug betrieben werden.

77. „Luftfahrzeug“ (aircraft): eine Maschine, die sich durch Reaktionen der Luft in der Atmosphäre halten kann, die keine Reaktionen der Luft gegenüber der Erdoberfläche sind.

78. „Mängelbeseitigungsfrist“ (rectification interval): eine Beschränkung der Dauer des Flugbetriebs mit nicht betriebsbereiter Ausrüstung.

79. „medizinischer Fluggast“ (medical passenger):

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

80. „Nacht“ (night):

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

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

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

83. „nasse Piste“ (wet runway): eine Piste, deren Oberfläche zu einem geringeren Teil als unter der Definition für kontaminierte Piste mit Wasser oder Gleichwertigem bedeckt ist oder wenn so viel Feuchtigkeit vorhanden ist, dass die Piste zwar eine reflektierende Oberfläche, jedoch keine nennenswerten Bereiche mit stehendem Wasser aufweist.

84. „Nichtpräzisionsanflug-Betrieb“ (non-precision approach (NPA) operation): ein Instrumentenanflug mit einer Sinkflugmindesthöhe (MDH) oder Entscheidungshöhe beim Fliegen eines CDFVA-Verfahrens nicht unter 250 ft und einer RVR/CMV von mindestens 750 m für Flugzeuge und 600 m für Hubschrauber.

85. „Nutzlast“ (traffic load):

die Gesamtmasse der Fluggäste, des Gepäcks, der Fracht und mitgeführter Spezialausrüstung, einschließlich Ballast.

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

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

88. „örtlicher Hubschrauberbetrieb“ (local helicopter operation):

ein Betrieb von Hubschraubern im gewerblichen Luftverkehr mit einer höchstzulässigen Startmasse (Maximum Certified Take-off Mass, MCTOM) über 3 175 kg und einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (Maximum Operational Passenger Seating Configuration, MOPSC) von neun Sitzen oder weniger, innerhalb eines örtlichen geografisch festgelegten Gebiets am Tag auf Strecken, die mithilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden, und das im Betriebshandbuch festgelegt ist.

89. „Örtlichkeit von öffentlichem Interesse“ (public interest site, PIS):
eine Örtlichkeit, die ausschließlich für einen Flugbetrieb im öffentlichen Interesse genutzt wird.
90. „Pistensichtweite“ (runway visual range, RVR): der Bereich, in dem der Pilot eines Luftfahrzeugs auf der Mittellinie einer Landebahn die Markierungen der Landebahnfläche oder die Befeuerung sehen kann, die die Landebahn abgrenzen oder ihre Mittellinie angeben.
91. „Platzrundenanflug“ (circling): die Sichtflugphase eines Instrumentenanflugs, in der ein Luftfahrzeug für die Landung auf einer Landebahn/FATO, die nicht für einen direkten Landeanflug geeignet ist, in Position gebracht wird.
92. „Priorisierung von Vorfeldinspektionen“ (prioritisation of ramp inspections): die Zuordnung eines zweckmäßigen Teils der Gesamtzahl von Vorfeldinspektionen, die von oder im Auftrag einer zuständigen Behörde auf jährlicher Basis gemäß Teil-ARO durchgeführt werden.
93. „sichere Notlandung“ (safe forced landing):
eine unvermeidliche Landung oder Notwasserung, bei der die berechtigte Aussicht besteht, dass keine Personen im Luftfahrzeug oder am Boden verletzt werden.
94. „Sichtanflug“ (visual approach):
ein Anflug, bei dem entweder ein Teil oder das gesamte Instrumentenanflugverfahren nicht zu Ende geführt wird und der Anflug mit Bodensicht erfolgt.
95. „stabilisierter Anflug“ (stabilised approach (SAp)): ein Anflug, der kontrolliert und angemessen im Hinblick auf Konfiguration, Energie und Kontrolle der Flugbahn von einem vorher festgelegten Punkt oder einer vorher festgelegten Höhe bis zu einem Punkt 50 ft über der Pistenschwelle oder dem Punkt geflogen wird, an dem das Abfangmanöver eingeleitet wird, wenn dieser höher liegt.
96. „Start bei geringer Sicht“ (low visibility take-off, LVTO): ein Start bei einer Pistensichtweite (RVR) von weniger als 400 m, aber nicht weniger als 75 m.
97. „Startausweichflugplatz“ (take-off alternate aerodrome): ein Ausweichflugplatz, an dem ein Luftfahrzeug landen kann, wenn dies kurz nach dem Start notwendig werden sollte und es nicht möglich ist, den Startflugplatz zu nutzen.
98. „Startentscheidungspunkt“ (take-off decision point, TDP):
der Punkt, der zur Bestimmung der Startleistung herangezogen wird und von dem aus, wenn an diesem Punkt ein Triebwerksausfall festgestellt wird, entweder ein Startabbruch durchgeführt oder der Start sicher fortgesetzt werden kann.
99. „Startflugbahn“ (take-off flight path): die vertikale und horizontale Strecke bei ausgefallenem kritischem Triebwerk von einem festgelegten Punkt beim Start bis 1 500 ft über der Oberfläche für Flugzeuge und 1 000 ft über der Oberfläche für Hubschrauber.
100. „Startmasse“ (take-off mass):
die Masse des Luftfahrzeugs bei Beginn des Starts bei Hubschraubern bzw. des Startlaufs bei Flugzeugen unter Einbeziehung aller an Bord befindlichen Sachen und Personen.
101. „Startverbot“ (Grounding): die formelle Anordnung eines Verbots des Starts eines Luftfahrzeugs und die Ergreifung der Schritte, die zur Unterbindung eines Starts erforderlich sind.
102. „technisches Besatzungsmitglied“ (technical crew member):
ein Besatzungsmitglied, das kein Mitglied der Flugbesatzung oder Flugbegleiter ist und vom Betreiber zur Unterstützung des Piloten am Boden oder im Hubschrauber während eines HEMS-, HHO- oder NVIS Flugbetriebs im gewerblichen Luftverkehr eingeteilt ist, was die Bedienung von speziell eingerüsteter Ausstattung im Hubschrauber einschließen kann
103. „trockene Piste“ (dry runway): eine befestigte, weder nasse noch kontaminierte Piste, einschließlich befestigter Pisten, die mit Querrillen oder einem porösen Belag versehen sind und so instand gehalten werden, dass selbst bei vorhandener Feuchtigkeit eine Bremswirkung wie bei einer tatsächlich trockenen Piste erhalten bleibt.

104. „umgerechnete meteorologische Sicht“ (converted meteorological visibility, CMV): ein der Pistensichtweite (RVR) gleichwertiger Wert, der aus der gemeldeten meteorologischen Sicht abgeleitet ist.

105. „Unternehmen“ (undertaking):

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

113. „verfügbare Startabbruchstrecke“ (rejected take-off distance available, RTODAH):

die Länge der Endanflug- und Startfläche, die als für Hubschrauber der Flugleistungsstufe 1 für die Durchführung eines Startabbruchs verfügbar und geeignet erklärt wurde.

114. „verfügbare Startrollstrecke“ (take-off run available, TORA): die Länge der Piste, die vom Staat des Flugplatzes für den Startlauf eines startenden Flugzeugs für verfügbar und geeignet erklärt worden ist.

115. „verfügbare Startstrecke“ (take-off distance available, TODA): im Falle von Flugzeugen die Länge der verfügbaren Startrollstrecke zuzüglich der Länge der Freifläche, falls vorhanden.

116. „verfügbare Startstrecke“ (take-off distance available, TODAH):

im Falle von Hubschraubern die Länge der endgültigen Endanflug- und Startfläche zuzüglich, falls vorhanden, der Länge der Hubschrauber-Freifläche, die als verfügbar erklärt wurde und die für einen Hubschrauberstart geeignet ist.

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

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