



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 14. Oktober 2016
(OR. en)

13305/16
ADD 1

AVIATION 209

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Europäische Kommission
Eingangsdatum:	10. Oktober 2016
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates

Nr. Komm.dok.:	D045909/03 - ANNEX 1
Betr.:	ANHANG zur Verordnung (EU) Nr. .../.. der Kommission vom XXX zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 im Hinblick auf eine Sondergenehmigung für den Betrieb einmotoriger Turbinenflugzeuge bei Nacht oder unter Instrumentenwetterbedingungen und im Hinblick auf die Anforderungen an die Genehmigung von Gefahrgut-Schulungsprogrammen für den gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb, den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen und den nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument D045909/03 - ANNEX 1.

Anl.: D045909/03 - ANNEX 1



Brüssel, den XXX
[...] (2016) XXX draft

ANNEX 1

ANHANG

zur

Verordnung (EU) Nr. .../.. der Kommission vom XXX

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 im Hinblick auf eine Sondergenehmigung für den Betrieb einmotoriger Turbinenflugzeuge bei Nacht oder unter Instrumentenwetterbedingungen und im Hinblick auf die Anforderungen an die Genehmigung von Gefahrgut-Schulungsprogrammen für den gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb, den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen und den nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen

ANHANG

zur

Verordnung (EU) Nr. .../.. der Kommission vom XXX

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 im Hinblick auf eine Sondergenehmigung für den Betrieb einmotoriger Turbinenflugzeuge bei Nacht oder unter Instrumentenwetterbedingungen und im Hinblick auf die Anforderungen an die Genehmigung von Gefahrgut-Schulungsprogrammen für den gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb, den nichtgewerblichen Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen und den nichtgewerblichen spezialisierten Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen

Die Anhänge II, III, IV und V werden wie folgt geändert:

1) In Anhang II (Teil-ARO) erhält Anlage II die folgende Fassung:

„Anlage II

BETRIEBSVORAUSSETZUNGEN (vorbehaltlich der genehmigten Bedingungen im Betriebshandbuch)			
Kontaktdaten der ausstellenden Behörde			
Telefon ¹ : _____; Fax: _____;			
E-Mail: _____;			
AOC Nr. ² :	Name des Betreibers ³ :	Datum ⁴ :	Unterschrift:
Firmierend unter Handelsname:			
Betriebsvoraussetzungen#:			
Luftfahrzeugmuster ⁵ :			
Eintragungszeichen ⁶ :			
Art des Flugbetriebs: Gewerblicher Flugbetrieb <input type="checkbox"/> Fluggäste <input type="checkbox"/> Fracht <input type="checkbox"/> Sonstiges ⁷ : _____			
Betriebsbereich ⁸ :			
Besondere Beschränkungen ⁹ :			

Sondergenehmigungen:	Ja	Nein	Spezifikation ¹⁰	Bemerkungen
Gefährliche Güter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Flugbetrieb bei geringer Sicht Start Landeanflug und Landung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ¹¹ RVR ¹² : m DA/H: ft RVR: m	
RVRM ¹³ : <input type="checkbox"/> n. a.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ¹⁴ <input type="checkbox"/> n. a.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maximale Ausweichflugdauer ¹⁵ : min.	
Navigationsspezifikationen für den komplexen PBN-Betrieb ¹⁶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		17
Mindestnavigations- leistungsanforderungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Betrieb einmotoriger Turbinenflugzeuge bei Nacht oder unter Instrumentenwetterbedingungen (IMC) (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	22	
Hubschrauberbetrieb mithilfe von Nachtflugsichtsystemen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Hubschrauberwindenbetrieb	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Medizinische Hubschraubernoteinsätze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Offshore-Hubschrauberbetrieb	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Flugbegleiterschulungen ¹⁸	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ausstellung von Flugbegleiterbescheinigungen ¹⁹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Aufrechterhaltung der	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20	

Lufttüchtigkeit				
Sonstiges ²¹				

1. Telefon- und Faxnummern der zuständigen Behörde einschließlich der Ländervorwahl. Angabe der E-Mail-Adresse, falls verfügbar.
2. Nummer des entsprechenden Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC).
3. Angabe des eingetragenen Namens des Betreibers und dessen Handelsnamens, falls abweichend. Ggf. vor dem Handelsnamen „DbA“ angeben („Doing Business As“).
4. Ausstellungsdatum der Betriebsvoraussetzungen (TT-MM-JJJJ) und Unterschrift des Vertreters der zuständigen Behörde.
5. Angabe der ICAO-Bezeichnung des Herstellers, der Bauart und der Serie des Luftfahrzeugs oder der Hauptserie, falls eine Serie festgelegt wurde (z. B. Boeing-737-3K2 oder Boeing-777-232).
6. Die Eintragungszeichen sind entweder in den Betriebsvoraussetzungen oder im Betriebshandbuch angegeben. Im letzteren Fall müssen die Betriebsspezifikationen einen Verweis auf die entsprechende Seite des Betriebshandbuchs enthalten. Falls nicht alle Sondergenehmigungen auf die Luftfahrzeugbauart Anwendung finden, können die Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs in der Spalte „Bemerkungen“ der jeweiligen Sondergenehmigung angegeben werden.
7. Sonstige anzugebende Transportarten (z. B. medizinischer Notfalldienst).
8. Angabe der geografischen Bereiche, für die der Betrieb genehmigt wurde (Angabe der geografischen Koordinaten oder der einzelnen Flugstrecken, des Fluginformationsgebiets oder nationaler oder regionaler Grenzen).
9. Auflistung der geltenden besonderen Beschränkungen (z. B. nur VFR, nur bei Tage usw.).
10. In dieser Spalte sind die Mindestbedingungen für die Genehmigung oder den Genehmigungstyp anzugeben (mit den entsprechenden Kriterien).
11. Angabe der anwendbaren Präzisionsanflugkategorie: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB oder CAT IIIC. Angabe der Mindest-Pistensichtweite (RVR) in Metern und der Entscheidungshöhe (DH) in Fuß. Für jede aufgeführte Anflugkategorie bitte eine Zeile verwenden.
12. Angabe der genehmigten Mindest-Start-RVR in Metern. Es kann eine Zeile pro Genehmigung verwendet werden, falls mehrere Genehmigungen erteilt wurden.
13. Das Kästchen „Nicht anwendbar“ (n. a.) darf nur angekreuzt werden, wenn die Dienstgipfelhöhe des Luftfahrzeugs unter FL290 liegt.
14. ETOPS (Extended Range Operations) bezieht sich derzeit nur auf zweimotorige Luftfahrzeuge. Daher kann das Kästchen „Nicht anwendbar“ (n. a.) angekreuzt werden, wenn die Luftfahrzeugbauart mehr oder weniger als zwei Triebwerke hat.

15. Die Schwellenentfernung kann ebenfalls angegeben werden (in NM), ebenso der Triebwerkstyp.
16. Leistungsorientierte Navigation (performance-based navigation, PBN): Für jede Sondergenehmigung für den komplexen PBN-Betrieb (z. B. RNP AR APCH) ist eine Zeile zu verwenden, wobei in den Spalten „Spezifikation“ und/oder „Bemerkungen“ die jeweiligen Beschränkungen aufzuführen sind. Verfahrensspezifische Genehmigungen für einzelne Verfahren nach RNP AR APCH können in den Betriebsvoraussetzungen oder im Betriebshandbuch aufgeführt werden. Im letzteren Fall müssen die Betriebsvoraussetzungen einen Verweis auf die entsprechende Seite des Betriebshandbuchs enthalten.
17. Angabe, ob die Sondergenehmigung auf bestimmte Start- und Landebahnen und/oder Flugplätze beschränkt ist.
18. Genehmigung für die Durchführung der Schulungslehrgänge und Prüfungen, die gemäß Anhang V (Teil-CC) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission von den Antragstellern für eine Flugbegleiterbescheinigung zu absolvieren sind.
19. Genehmigung für die Erteilung von Flugbegleiterbescheinigungen gemäß Anhang V (Teil-CC) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission.
20. Name der für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Person/Organisation und Verweis auf die auf die Arbeit anzuwendende Vorschrift, d. h. Anhang I (Teil-M) Unterabschnitt G der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission.
21. Sonstige Genehmigungen oder Daten können hier eingetragen werden; eine Zeile (oder einen Mehrzeilenblock) pro Genehmigung verwenden (z. B. Kurzlandeverfahren, Steilanflugverfahren, Hubschrauberbetrieb von/zu einer Örtlichkeit von öffentlichem Interesse, Hubschrauberbetrieb über einem Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen außerhalb eines dicht besiedelten Gebiets, Hubschrauberbetrieb ohne die Möglichkeit einer sicheren Notlandung, Betrieb mit größeren Querneigungen, größte Entfernung von einem geeigneten Flugplatz für zweimotorige Flugzeuge ohne ETOPS-Genehmigung, für den nichtgewerblichen Betrieb genutztes Luftfahrzeug).
22. Angabe der jeweiligen Luftfahrzeugzelle/Triebwerk-Kombination.

EASA-Formblatt 139 Ausgabe 3“;

2) Anhang III (Teil-ORO) wird wie folgt geändert:

a) In ORO.GEN.110, erhalten die Buchstaben j und k folgende Fassung:

„j) Der Betreiber hat Gefahrgut-Schulungsprogramme für das Personal zu erstellen und zu verwalten, wie diese von den Gefahrgutvorschriften (Technical Instructions, TI) vorgeschrieben sind. Die Schulungsprogramme sind den Verantwortlichkeiten des Personals anzupassen. Schulungsprogramme von Betreibern, die gewerblichen Luftverkehrsbetrieb durchführen, unabhängig davon, ob sie gefährliche Güter befördern, und von Betreibern, die den in ORO.GEN.005 Buchstaben b, c und d genannten Flugbetrieb, jedoch keinen gewerblichen Luftverkehrsbetrieb durchführen und gefährliche Güter befördern, unterliegen der Überprüfung und Genehmigung der zuständigen Behörde.“

„k) Ungeachtet Buchstabe j haben Betreiber, die gewerblichen Flugbetrieb mit den folgenden Luftfahrzeugen durchführen, sicherzustellen, dass die Flugbesatzung eine angemessene Gefahrgut-Schulung oder -Unterrichtung erhalten hat, die es ihr ermöglicht, nicht deklarierte gefährliche Güter, die von Fluggästen an Bord gebracht oder als Fracht aufgegeben werden, zu erkennen:

- 1) einem Segelflugzeug;
- 2) einem Ballon;
- 3) einem einmotorigen propellergetriebenen Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse von 5 700 kg oder weniger und einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5 Sitzen oder weniger, das am selben Flugplatz oder Einsatzort startet und landet und dessen Flug nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt wird; oder
- 4) einem anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen einmotorigen Hubschrauber mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 5 Sitzen oder weniger, das am selben Flugplatz oder Einsatzort startet und landet und dessen Flug nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt wird.“

b) In ORO.FC.A.250 erhält Buchstabe a die folgende Fassung:

„a) Der Inhaber einer CPL(A) (Flugzeug) darf nur als Kommandant im gewerblichen Luftverkehr auf Flugzeugen mit einem alleinigen Piloten tätig sein, wenn eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:

1. Er hat bei der Beförderung von Fluggästen unter VFR außerhalb eines Radius von 50 NM (90 km) vom Startflugplatz mindestens 500 Flugstunden auf Flugzeugen absolviert oder ist Inhaber einer gültigen Instrumentenflugberechtigung.
2. Er hat bei einer Tätigkeit auf einem mehrmotorigen Flugzeug nach Instrumentenflugregeln mindestens 700 Flugstunden auf Flugzeugen absolviert, davon 400 Stunden als verantwortlicher Pilot. In diesen Stunden müssen 100 Stunden nach Instrumentenflugregeln und 40 Stunden auf mehrmotorigen Flugzeugen enthalten sein. Die 400 Stunden als verantwortlicher Pilot dürfen durch Stunden ersetzt werden, die als Kopilot in einem festgelegten Besatzungssystem mit mehreren Piloten, wie im Betriebshandbuch vorgeschrieben, geflogen werden, wobei zwei Flugstunden als Kopilot als eine Flugstunde als verantwortlicher Pilot gerechnet werden.
3. Er hat bei einer Tätigkeit auf einem einmotorigen Flugzeug nach Instrumentenflugregeln mindestens 700 Flugstunden auf Flugzeugen absolviert, davon 400 Stunden als verantwortlicher Pilot. In diesen Stunden müssen 100 Stunden nach Instrumentenflugregeln enthalten sein. Die 400 Stunden als verantwortlicher Pilot dürfen durch Stunden ersetzt werden, die als Kopilot in einem festgelegten Besatzungssystem mit mehreren Piloten, wie im Betriebshandbuch vorgeschrieben, geflogen werden, wobei zwei Flugstunden als Kopilot als eine Flugstunde als verantwortlicher Pilot gerechnet werden.“

3) Anhang IV (Teil-CAT) wird wie folgt geändert:

a) CAT.OP.MPA.136 erhält folgende Fassung:

„CAT.OP.MPA.136 Flugstrecken und -gebiete – einmotorige Flugzeuge

Sofern er nicht über eine Genehmigung der zuständigen Behörde nach Anhang V (Teil-SPA) Teilabschnitt L – FLUGBETRIEB MIT EINMOTORIGEN TURBINENFLUGZEUGEN BEI NACHT ODER UNTER INSTRUMENTENWETTERBEDINGUNGEN (SET-IMC) – verfügt, hat der Betreiber sicherzustellen, dass der Flugbetrieb von einmotorigen Flugzeugen nur auf Strecken und in Gebieten durchgeführt wird, bei denen Flächen vorhanden sind, die eine sichere Notlandung ermöglichen.“

b) CAT.OP.MPA.180 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„ a) Wenn es aus Wettergründen oder flugleistungsbedingten Gründen nicht möglich ist, den Startflugplatz als Startausweichflugplatz zu benutzen, hat der Betreiber einen anderen geeigneten Startausweichflugplatz auszuwählen, der nicht weiter vom Startflugplatz entfernt ist als

1. bei zweimotorigen Flugzeugen
 - i) eine Stunde Flugzeit bei einem ausgefallenen Triebwerk mit der dafür im Flughandbuch angegebenen Reisegeschwindigkeit unter Standardbedingungen bei Windstille und mit der tatsächlichen Startmasse; oder
 - ii) die gemäß Anhang V (Teil-SPA) Teilabschnitt F erlaubte ETOPS-Ausweichflugzeit von bis zu zwei Stunden, vorbehaltlich etwaiger MEL-Einschränkungen, bei einem ausgefallenen Triebwerk mit der dafür im Flughandbuch angegebenen Reisegeschwindigkeit unter Standardbedingungen bei Windstille und mit der tatsächlichen Startmasse;
2. bei drei- und viermotorigen Flugzeugen eine Flugzeit von zwei Stunden bei einem ausgefallenen Triebwerk mit der dafür im Flughandbuch angegebenen Reisegeschwindigkeit unter Standardbedingungen bei Windstille und mit der tatsächlichen Startmasse;
3. bei einem nach Anhang V (Teil-SPA) Teilabschnitt L – FLUGBETRIEB MIT EINMOTORIGEN TURBINENFLUGZEUGEN BEI NACHT ODER UNTER INSTRUMENTENWETTERBEDINGUNGEN (SET-IMC) – genehmigten Flugbetrieb eine Flugzeit von 30 Minuten bei normaler Reisegeschwindigkeit und Windstille mit der tatsächlichen Startmasse.

Ist bei mehrmotorigen Flugzeugen im Flughandbuch keine Reisegeschwindigkeit bei einem ausgefallenen Triebwerk angegeben, ist die für die Berechnung zu verwendende Geschwindigkeit diejenige, die sich ergibt, wenn die verbliebenen Triebwerke mit höchster Dauerleistung betrieben werden.“;

c) CAT.POL.A.300 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„ a) Sofern er nicht über eine Genehmigung der zuständigen Behörde nach Anhang V (Teil-SPA) Teilabschnitt L – FLUGBETRIEB MIT EINMOTORIGEN

TURBINENFLUGZEUGEN BEI NACHT ODER UNTER INSTRUMENTENWETTERBEDINGUNGEN (SET-IMC) – verfügt, darf der Betreiber ein einmotoriges Flugzeug nicht betreiben

1. bei Nacht oder
2. unter Instrumentenwetterbedingungen, ausgenommen Sonder-Sichtflugregeln.“;

d) CAT.POL.A.320 erhält folgende Fassung:

„CAT.POL.A.320 Reiseflug – einmotorige Flugzeuge

a) Das Flugzeug muss unter den zu erwartenden Wetterbedingungen bei Ausfall des Triebwerks einen Punkt erreichen können, von dem aus eine sichere Notlandung durchgeführt werden kann, sofern der Betreiber nicht über eine Genehmigung der zuständigen Behörde nach Anhang V (Teil-SPA) Teilabschnitt L – FLUGBETRIEB MIT EINMOTORIGEN TURBINENFLUGZEUGEN BEI NACHT ODER UNTER INSTRUMENTENWETTERBEDINGUNGEN (SET-IMC) – verfügt und eine Risikozeitspanne nutzt.

b) Für die Zwecke von Buchstabe a ist davon auszugehen, dass nach Ausfall des Triebwerks

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 Reiseflugbahn dem um 0,5 % erhöhten Wert für den Sinkflug entspricht.“;

4) In Anhang V (Part-SPA) wird der folgende Teilabschnitt L hinzugefügt:

„TEILABSCHNITT L

FLUGBETRIEB MIT EINMOTORIGEN TURBINENFLUGZEUGEN BEI NACHT ODER UNTER INSTRUMENTENWETTERBEDINGUNGEN (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 SET-IMC-Betrieb

Im gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (commercial air transport (CAT) operations) dürfen einmotorige Turbinenflugzeuge bei Nacht oder unter IMC nur dann betrieben werden, wenn dem Betreiber von der zuständigen Behörde eine SET-IMC-Genehmigung erteilt wurde.

SPA.SET-IMC.105 SET-IMC-Betriebsgenehmigung

Bei der Beantragung einer SET-IMC-Genehmigung bei der zuständigen Behörde hat der Betreiber nachzuweisen, dass jede einzelne der nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:

- a) Mit der konkreten Luftfahrzeugzelle/Triebwerk-Kombination wird im Flugbetrieb der weltweiten Flotte ein akzeptables Zuverlässigkeitsniveau des Turbinentriebwerks erreicht.
- b) Um das beabsichtigte Niveau der Lufttüchtigkeit und Zuverlässigkeit des Flugzeugs und seines Antriebssystems zu gewährleisten, wurden spezielle Instandhaltungsanweisungen und -verfahren festgelegt und in das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 (Teil-M) aufgenommen, die Folgendes umfassen:
 - 1. Ein Programm zur Trendüberwachung der Triebwerksgrößen (Engine Trend Monitoring), von dem die Flugzeuge ausgenommen sind, für die nach dem 31. Dezember 2004 erstmals ein Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde und die über ein automatisches Trendüberwachungssystem verfügen müssen;
 - 2. ein Programm zur Überwachung der Zuverlässigkeit des Antriebssystems und der damit verbundenen Systeme.
- c) Die Zusammensetzung der Flugbesatzung und das Schulungs- und Überprüfungsprogramm für die Mitglieder der Flugbesatzung, die an diesem Flugbetrieb beteiligt sind, wurden festgelegt.
- d) Es wurden Betriebsverfahren festgelegt, in denen Folgendes angegeben ist:
 - 1. die mitzuführende Ausrüstung, einschließlich deren Betriebsbeschränkungen und entsprechender Einträge in die MEL;
 - 2. die Flugplanung;
 - 3. Normalverfahren;
 - 4. Notverfahren, einschließlich der Verfahren nach einem Versagen des Antriebssystems und Notlandeverfahren unter allen Wetterbedingungen;
 - 5. Überwachung und Meldung von Störungen.
- e) Die Sicherheitsrisiken wurden bewertet und eine akzeptable Risikozeitspanne festgelegt, sofern ein Betreiber beabsichtigt, darauf zurückzugreifen.

SPA.SET-IMC.110 Ausrüstungsanforderungen für den SET-IMC-Betrieb

Flugzeuge, die im SET-IMC-Betrieb eingesetzt werden, müssen mit folgender Ausrüstung ausgestattet sein:

- a) zwei getrennten Stromerzeugungssystemen, von denen jedes in der Lage ist, alle wesentlichen Fluginstrumente, Navigationssysteme und Flugzeugsysteme mit soviel Strom zu versorgen wie benötigt wird, um den Flug bis zum Ziel- oder Ausweichflugplatz fortzusetzen;
- b) zwei Fluglagenanzeigern mit getrennter Stromversorgung;

- c) bei der Beförderung von Fluggästen mit Fluggastsitzen, wobei an jedem einzelnen dieser Fluggastitze ein Schultergurt oder ein mit einem Diagonalschultergurt ausgestatteter Beckengurt angebracht ist;
- d) einem Bordwetterradar;
- e) Flugzeuge mit Druckkabine mit genügend Zusatzsauerstoff für alle Insassen, damit das Flugzeug nach einem Triebwerksausfall in der höchstzulässigen Reiseflughöhe mit der Geschwindigkeit und der Konfiguration für bestes Gleiten unter Annahme eines maximalen Kabinendruckverlustes eine kontinuierliche Kabinendruckhöhe im Sinkflug unter 13 000 ft erreichen kann;
- f) einem Flächennavigationssystem, das mit den Positionen der Landeplätze programmiert werden kann und das die Flugbesatzung mit lateraler Führung zu diesen Plätzen leitet;
- g) einem Funkhöhenmesser;
- h) einem Landescheinwerfer, mit dem der Aufsetzpunkt auf dem Gleitpfad bei abgestelltem Triebwerk aus 200 ft Entfernung beleuchtet werden kann;
- i) einer Notstromversorgung, deren Kapazität und Belastbarkeit ausreicht, bei Ausfall der gesamten Stromerzeugung, den für Folgendes insgesamt benötigten zusätzlichen Strom bereitzustellen:
 1. die wesentlichen Flug- und Flächennavigationsinstrumente während des Sinkflugs von der maximalen Flughöhe nach einem Triebwerksausfall;
 2. Mittel für einen Versuch, das Triebwerk neu zu starten;
 3. das Ausfahren des Fahrwerks und der Landeklappen bei Bedarf;
 4. die Nutzung des Funkhöhenmessers während des gesamten Landeanflugs;
 5. den Landescheinwerfer;
 6. eine Pitotrohrheizung;
 7. den Strom für einen ausreichenden Schutz (sofern eingebaut) des Piloten vor einer Sichtbehinderung bei der Landung;
- j) einem Zündsystem, das sich bei sichtbarer Feuchtigkeit für Start, Landung und während des Flugs automatisch aktiviert oder manuell bedient werden kann;
- k) einer Möglichkeit zur kontinuierlichen Überwachung des Antriebsstrang-Schmiersystems zur Erkennung von Verunreinigungen, die auf ein unmittelbar bevorstehendes Versagen einer Antriebsstrangkomponente schließen lassen, einschließlich einer Warnanzeige im Cockpit;
- l) einer Notstromversorgung des Triebwerks, die einen kontinuierlichen Betrieb des Triebwerks mit ausreichender Leistung ermöglicht, damit der Flug bei einem

hinreichend wahrscheinlichen Versagen des Treibstoffreglers sicher beendet werden kann.“