

**748.127.9**

**Verordnung des UVEK  
über den Betrieb von Helikoptern zur gewerbsmässigen  
Beförderung von Personen oder Gütern  
(VJAR-OPS 3)**

vom 14. Oktober 2008 (Stand am 1. November 2008)

---

*Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK),*

gestützt auf Artikel 57 Absatz 1 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948<sup>1</sup> (LFG)

und auf Artikel 138a Absätze 1 und 2 der Luftfahrtverordnung vom 14. November 1973<sup>2</sup> (LFV),

*verordnet:*

**Art. 1**            Gegenstand und Geltungsbereich

<sup>1</sup> Diese Verordnung regelt die gewerbsmässige Beförderung von Personen oder Gütern mit Helikoptern durch Unternehmen, die:

- a. ihren Sitz in der Schweiz haben; und
- b. für ihre Tätigkeit eine Betriebsbewilligung nach Artikel 27 LFG benötigen.

<sup>2</sup> Sie gilt nicht für:

- a. Flüge, deren Ausgangs- und Zielort identisch sind (Rundflüge);
- b. Polizei-, Militär- und Zollflüge sowie Flüge des Such- und Rettungsdienstes (SAR<sup>3</sup>);
- c. Arbeitsflüge.

<sup>3</sup> Sie regelt insbesondere die Einzelheiten der Erteilung, Erneuerung und Erweiterung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (Art. 103 Abs. 1 Bst. d LFV).

AS 2008 4699

<sup>1</sup> SR 748.0

<sup>2</sup> SR 748.01

<sup>3</sup> SAR = «Search and Rescue»-Flüge gemäss Anhang 12 des Abk. vom 7. Dez. 1944 über die internationale Zivilluftfahrt (SR 0.748.0).

**Art. 2** Grundsatz

Soweit diese Verordnung keine abweichenden Bestimmungen enthält, richtet sich der Betrieb von Helikoptern für die gewerbsmässige Beförderung von Personen oder Gütern nach den von den Joint Aviation Authorities (JAA) erlassenen technischen Vorschriften JAR-OPS 3<sup>4</sup>.

**Art. 3** Begriffe

Die in dieser Verordnung verwendeten Begriffe werden in Anhang 1 definiert.

**Art. 4** Abweichungen von den Anhängen zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005

Die Abweichungen von den Anhängen zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005 sind in Anhang 2 geregelt.

**Art. 5** Operationelle Anweisungen (JAR-OPS 3, Subpart B, 3.015)

<sup>1</sup> Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erlässt aus Gründen der Sicherheit operationelle Anweisungen (Operational Directives), mit welchen es den Inhabern eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses bestimmte Verfahren vorschreibt, verbietet, einschränkt oder für bestimmte Verfahren Bedingungen oder Auflagen vorschreibt.

<sup>2</sup> Die operationellen Anweisungen nennen den Grund für den Erlass, den Geltungsbereich, die Dauer und die vom Unternehmen zu ergreifenden Massnahmen.

<sup>3</sup> Sie werden den Inhabern eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses als Verfügung eröffnet. Zusätzlich werden sie auf der Internetseite des BAZL<sup>5</sup> veröffentlicht und können beim BAZL eingesehen oder bezogen werden.

<sup>4</sup> Das Bundesamt kann ergänzende Weisungen, Richtlinien und Mitteilungen über die Flugbetriebsunternehmen als operationelle Mitteilungen erlassen.

<sup>5</sup> Die Unternehmen müssen ihr Betriebsreglement den operationellen Anweisungen anpassen. Das BAZL kann verlangen, dass ihm die Unternehmen das geänderte Betriebsreglement zur Genehmigung unterbreiten.

**Art. 6** Luftverkehrsbetreiberzeugnis (*Air Operators Certificate, AOC*)  
(JAR-OPS 3, Subpart C, 3.175)

Die gewerbsmässige Beförderung von Personen oder Gütern mit Helikoptern ist nur aufgrund eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (Art. 103 Abs. 1 Bst. d LFV) für Helikopterbetriebe zulässig.

<sup>4</sup> JAR-OPS 3 wird nicht in der AS publiziert und nicht übersetzt. Das Regelwerk kann beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern ([www.bazl.ch](http://www.bazl.ch)) eingesehen oder bei der zuständigen Stelle der Joint Aviation Authorities gegen Entgelt bezogen werden.

<sup>5</sup> [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)

**Art. 7** Geltungsdauer des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses  
(JAR-OPS 3, Subpart C, 3.180)

<sup>1</sup> Bei erstmaliger Ausstellung beträgt die Geltungsdauer des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses ein Jahr.

<sup>2</sup> In besonderen Fällen kann das BAZL eine kürzere Geltungsdauer festlegen.

**Art. 8** Entzug des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses  
(JAR-OPS 3, Subpart C, 3.185)

Das BAZL kann in Anwendung von Artikel 92 LFG das Luftverkehrsbetreiberzeugnis dauernd oder befristet entziehen oder einschränken, wenn das Unternehmen den sicheren Betrieb der für die gewerbsmässige Beförderung von Personen oder Gütern verwendeten Luftfahrzeuge nicht mehr gewährleisten kann. Dies ist namentlich der Fall, wenn das BAZL feststellt, dass:

- a. die für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses massgebenden Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind;
- b. das Unternehmen Vorschriften in schwerwiegender Weise oder wiederholt verletzt hat;
- c. ihm der Zugang zum Unternehmen verwehrt wird oder ihm die zur Überprüfung der Befolgung dieser Vorschriften notwendigen Unterlagen vorenthalten werden;
- d. das Unternehmen nicht mehr wirtschaftlich leistungsfähig ist;
- e. das Unternehmen die ihm auferlegten Gebühren nicht bezahlt.

**Art. 9** Operationelle Verfahren (JAR-OPS 3, Subpart D)

<sup>1</sup> In Abweichung von JAR-OPS 3, Subpart D, 3.250(a) und (e) gelten für VFR-Flüge innerhalb der Schweizer Landesgrenzen die minimalen Flughöhen gemäss Artikel 38 Absatz 1 der Verordnung vom 4. Mai 1981<sup>6</sup> über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR).

<sup>2</sup> Alternativ zu den Bestimmungen von JAR-OPS 3, Subpart D, 3.285 können im Betriebshandbuch (OM) andere Verfahren zur Erteilung von Anweisungen an Fluggäste beschrieben werden. Diese bedürfen der Genehmigung durch das BAZL.

<sup>3</sup> Alternativ zu JAR-OPS 3, Subpart D, 3.290 bleiben die Bestimmungen der Pflicht zum Einreichen von Flugplänen gemäss Artikel 28 VVR anwendbar.

<sup>6</sup> SR 748.121.11

**Art. 10** Leistungsanforderungen (JAR-OPS 3, Subparts F, G, H, I und R)

<sup>1</sup> Das BAZL gewährt Abweichungen zu JAR-OPS 3, Subparts F, G, H, I und R, wenn:

- a. die Ausnahmen aus wichtigen Gründen nötig sind, insbesondere um:
  1. Härtefälle abzuwenden,
  2. der technischen Entwicklung Rechnung zu tragen;
- b. die Ausnahmen aus technischen oder operationellen Gründen gerechtfertigt sind; und
- c. das OM Regelungen vorsieht, die für die Sicherheit gleichwertig sind.

<sup>2</sup> Es befristet die Ausnahmen und kann sie mit Auflagen oder Bedingungen versehen.

<sup>3</sup> Die Abweichungen können insbesondere betreffen:

- a. die Anwendung der einzelnen Leistungsklassen;
- b. innerhalb der einzelnen Leistungsklassen:
  1. die Grösse der Landefläche,
  2. die Verweildauer (Exposure Time),
  3. die Hindernisfreiheit,
  4. die An- und Abflugverfahren;
- c. die Zulassung von Helikoptern, welche zwar die Anforderungen der Kategorie A inhaltlich erfüllen, aber über kein entsprechendes Zertifikat verfügen;
- d. HEMS-Einsätze<sup>7</sup>, auf denen gefährliche Güter mitgeführt werden.

**Art. 11** Kommunikations- und Navigationsausrüstung  
(JAR-OPS 3, Subpart L)

In Abweichung zu JAR-OPS 3, Subpart L, 3.845 können die in der Schweiz üblichen Kommunikationsgeräte weiter verwendet werden.

**Art. 12** Flugbesatzung (JAR-OPS 3, Subpart N)

<sup>1</sup> Alternativ zu den Bestimmungen von Anhang 1 JAR-OPS 3, Subpart N, 3.955(a)(iii) betreffend die Ernennung zum Kommandanten oder Kommandantinnen kann im OM ein anderes Trainingsprogramm beschrieben werden. Dieses bedarf der Genehmigung durch das BAZL.

<sup>2</sup> Alternativ zu den Bestimmungen von JAR-OPS 3, Subpart N, 3.965 betreffend die Aus- und Weiterbildung kann im OM ein anderes Trainingsprogramm beschrieben werden. Dieses bedarf der Genehmigung durch das BAZL.

<sup>7</sup> HEMS-Einsätze = «Helicopter Emergency Medical Service»-Einsätze»

**Art. 13** Mindestanforderungen an Besatzungsmitglieder,  
die nicht zur Flugbesatzung gehören (JAR-OPS 3, Subpart O)

<sup>1</sup> In Abweichung von JAR-OPS 3, Subpart O, 3.995(a)(2) und (3) gilt für die medizinische Tauglichkeit von Besatzungsmitgliedern, die nicht zur Flugbesatzung gehören, Ziffer 4.15 der Verordnung des UVEK vom 23. November 1973<sup>8</sup> über die Betriebsregeln im gewerbmässigen Luftverkehr (VBR I).

<sup>2</sup> Ergänzend zu JAR-OPS 3, Subpart O, 3.1005 ist das Einführungsprogramm (Initial Training) in den OM zu beschreiben.

<sup>3</sup> Die Ausbildung der Flughelfer richtet sich nach den anerkannten Regeln des Fachs. Als solche gelten insbesondere die Richtlinien des Flughelfer-Syllabus<sup>9</sup> sowie allfällige zusätzliche Richtlinien der Behörden (z.B. SUVA, Bundesamt für Berufsbildung und Technologie).

**Art. 14** Betriebshandbücher, Bordbücher und Aufzeichnungen  
(JAR-OPS 3, Subpart P)

<sup>1</sup> Als Grundlage für den Aufbau und Inhalt der Betriebshandbücher gemäss JAR-OPS 3, Subpart P, 3.1040 können Standardmanuals verwendet werden. Sie sind an die Bedürfnisse der Flugbetriebe anzupassen.

<sup>2</sup> Die Handbücher sind in einer Amtssprache oder in Englisch zu verfassen. Ziffer 3.1.4 VBR I<sup>10</sup> ist anwendbar.

**Art. 15** Übergangsbestimmungen

Das BAZL setzt jedem Helikopterunternehmen, auf das diese Verordnung anwendbar ist, eine Frist, in der es den Betrieb und das Betriebsreglement dieser Verordnung und den JAR-OPS 3 anzupassen hat. Die in JAR-OPS 3 festgelegten Terminbestimmungen sind nicht anwendbar.

**Art. 16** Änderung bisherigen Rechts

Die Verordnung des UVEK vom 23. November 1973<sup>11</sup> über die Betriebsregeln im gewerbmässigen Luftverkehr wird folgt geändert:

*Ziff. 2.1.1.2*

...

**Art. 17** Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. November 2008 in Kraft.

<sup>8</sup> SR 748.127.1

<sup>9</sup> Die Richtlinien des Flughelfer-Syllabus können beim BAZL bezogen werden.

<sup>10</sup> SR 748.127.1

<sup>11</sup> SR 748.127.1. Die hiernach aufgeführte Änd. ist eingefügt in der genannten V.

*Anhang I*  
(Art. 3)**Begriffe**

In dieser Verordnung bedeuten:

1. *Luft-Ambulanz (Air Ambulance)*: nicht dringender medizinischer Transport, welcher zum Voraus geplant werden kann;
2. *besiedeltes Gebiet (Congested Area)*: Gebiet im Zusammenhang mit einer Grossstadt, Stadt oder Siedlung, welches im Wesentlichen als Wohn-, Gewerbe- oder Erholungsgebiet genutzt wird;
3. *Flugleistungs-klasse 1 (Performance Class)*: Betrieb mit einer solchen Leistung, dass bei Ausfall des kritischen Triebwerks der Helikopter in der Lage ist, abhängig vom Zeitpunkt des Ausfalls, entweder innerhalb der verfügbaren Startabbruchstrecke zu landen oder den Flug zu einer geeigneten Landefläche sicher fortzusetzen;
4. *Flugleistungs-klasse 2 (Performance Class)*: Betrieb, bei dem nach Ausfall des kritischen Triebwerks genügend Leistung zur Verfügung steht, damit der Helikopter den Flug sicher fortsetzen kann, es sei denn, der Ausfall tritt in einer frühen Phase während des Startmanövers oder in einer späten Phase während des Landemanövers auf; in diesen Fällen kann eine Notlandung erforderlich werden;
5. *Flugleistungs-klasse 3 (Performance Class)*: Betrieb, bei dem nach Ausfall eines Triebwerks zu irgendeinem Zeitpunkt während des Fluges für einen mehrmotorigen Helikopter eine Notlandung erforderlich werden kann und für einen einmotorigen Helikopter eine Notlandung erforderlich ist;
6. *medizinische Nottransporte mit Helikoptern (Helicopter Emergency Medical Service, HEMS)*: sämtliche Helikoptereinsätze, die zu dem Zweck durchgeführt werden, medizinische Hilfeleistungen in Notfällen zu unterstützen, wenn ein unmittelbarer und schneller Transport erforderlich ist zur Beförderung von:
  - a. medizinischem Personal,
  - b. medizinischer Ausrüstung (Gerät, Blut, Organe, Medikamente), oder
  - c. kranken, verletzten und sonstigen Personen, die unmittelbar betroffen sind;
7. *schwierige Umgebungsbedingungen (Hostile Environment)*: ein Gebiet, in dem:
  - a. eine sichere Notlandung nicht durchgeführt werden kann, weil das Gelände ungeeignet ist,
  - b. die Helikopterinsassen nicht ausreichend gegen Wetter- und andere Umwelteinflüsse geschützt werden können,

- c. die Reaktionszeit des Such- und Rettungsdienstes oder dessen Einsatzmöglichkeiten für die erwartete Gefahrenlage nicht ausreichend ist, oder
  - d. ein nicht zu akzeptierendes Risiko der Gefährdung von Personen oder Gegenständen am Boden besteht;
8. *Helikopter der Kategorie A (Category A)*: mehrmotorige Helikopter, die gemäss JAR-27/29 oder gleichwertigen Anforderungen der JAA mit von einander unabhängigen Triebwerken und Systemen ausgestattet sind und deren Leistungsinformationen gemäss Flughandbuch auf dem Konzept des Ausfalls des kritischen Triebwerkes basieren, welches unter Voraussetzung geeigneter bestimmter Flächen und entsprechender Leistungsfähigkeit die sichere Fortsetzung des Fluges nach dem Ausfall eines Triebwerkes gewährleistet;
  9. *Helikopter der Kategorie B (Category B)*: einmotorige oder mehrmotorige Helikopter, die nicht alle Anforderungen der Kategorie A vollständig erfüllen, indem nach einem Triebwerkausfall nicht sichergestellt ist, dass sie den Flug fortsetzen können;
  10. *kleiner Helikopter (small helicopter)*: einmotoriger Helikopter bis zu einer maximalen Abflugmasse von 3175 kg mit einem Piloten und höchstens neun genehmigten Fluggastsitzplätzen;
  11. *Landeplätze im öffentlichen Interesse (public interest site)*: Landeplätze, deren Benutzung in erster Linie öffentlichen Interessen dient, insbesondere Spitallandeplätze;
  12. *Arbeitsflug (aerial work)*: Betrieb eines Luftfahrzeuges zum Zwecke der Durchführung besonderer Arbeiten, namentlich:
    - a. Flug zu landwirtschaftlichen und baulichen Zwecken, zum Absetzen von Fallschirmspringern, zur Feuerbekämpfung, zur künstlichen Auslösung von Lawinen, zum Sprühen/Streuen, zum Transport von Aussenlasten (Gütern), für Film- und Fotoaufnahmen, zur Überwachung, für Evakuierungen sowie im Dienste der öffentlichen Sicherheit,
    - b. Flug vor, während oder nach einem Arbeitsflug, wenn der Flug in direktem Zusammenhang mit dem Arbeitsflug steht und ausser den Flugbesatzungsmitgliedern und Flughelfern höchstens 6 Personen transportiert werden;
  13. *Flugbetriebshandbuch (Operating Manual, OM)*: Flugbetriebshandbuch gemäss der Begriffsbestimmung in VBR I<sup>12</sup>.

*Anhang 2*  
(Art. 4)**Abweichungen von den Anhängen zu JAR-OPS 3,  
Subpart B, 3.005****1. Limitationen des Helikopter-Betriebshandbuchs,  
Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(c)**

Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(c) ist zusätzlich anwendbar auf JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(d) und (h).

**2. Medizinische Helikoptereinsätze (HEMS),  
Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(d)**

Für HEMS-Einsätze gelten folgende Abweichungen von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(d):

- 2.1 HEMS-Einsätze über Gebieten mit schwierigen Umgebungsbedingungen oder bei Nacht sind mit Helikoptern der Kategorie A oder äquivalenter Zulassung durchzuführen.
- 2.2 HEMS-Einsätze über Gebieten mit schwierigen Umgebungsbedingungen oder bei Nacht sind in der Flugleistungsklasse 1 oder 2 durchzuführen.
- 2.3 Ist die Einhaltung der Flugleistungsklasse 1 oder 2 über Gebieten mit schwierigen Umgebungsbedingungen oder bei Nacht aufgrund der Leistung nicht möglich, aus operationellen Gründen nicht angemessen oder steht im Einsatzfall innert angemessener Frist kein Helikopter der Flugleistungsklasse 1 oder 2 zur Verfügung, können diese Einsätze im Einzelfall mit Helikoptern in der Flugleistungsklasse 3 (Kategorie A oder B) durchgeführt werden. Die Kriterien für den Einsatz von Helikoptern in der Flugleistungsklasse 3 sind im OM zu beschreiben und müssen durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigt sein. Die Flugbetriebsunternehmen führen eine Statistik über ihre Einsätze.
- 2.4 In Abweichung von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(d) kann das BAZL nach Artikel 10 bewilligen, dass die Abschnitte (c)(1) und (2) für HEMS-Einsätze nicht angewendet werden.
- 2.5 In Abweichung von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(d), Abschnitt (c)(4)(i) gelten für HEMS-Einsätze als Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von den Wolken die Bestimmungen von Artikel 38 Absatz 1 VVR<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> SR 748.121.11

- 2.6 Alternativ zu Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(d), Abschnitt (c)(3)(ii) und (iii) kann ein HEMS-Ausbildungsprogramm im OM beschrieben sein. Dieses muss vom BAZL genehmigt werden.
- 2.7 In Abweichung von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(d), Abschnitt (d)(2) können bei HEMS-Einsätzen die gebräuchlichen Kommunikationsgeräte weiter verwendet werden.

### **3. Einsatz von Helikoptern über Gelände mit schwierigen Umgebungsbedingungen ausserhalb besiedelter Gebiete, Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(e)**

Für den Einsatz von Helikoptern über Gelände mit schwierigen Umgebungsbedingungen ausserhalb besiedelter Gebiete gelten folgende Abweichungen von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(e):

- 3.1 In Abweichung von JAR-OPS 3, Subpart I, 3.540(a)(2) und JAR-OPS 3, Subpart I, 3.550(b) dürfen Gebiete mit schwierigen Umgebungsbedingungen ausserhalb von besiedeltem Gebiet mit Helikoptern der Kategorie B überflogen werden.
- 3.2 Alternativ zu Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(e), Abschnitt (b) können in der Schweiz kolbengetriebene Helikopter verwendet werden.
- 3.3 In Abweichung von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(e), Abschnitt (f) ist die Sauerstoffregelung von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(f), Abschnitt (d)(12) massgebend.

### **4. Betrieb von Kleinhelikoptern, Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(f)**

Für den Betrieb von Kleinhelikoptern gelten die folgenden Abweichungen von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(f):

- 4.1 In Ergänzung zu Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(f) gelten für HEMS-Einsätze die Bestimmungen «Betrieb von Kleinhelikoptern»:
  - a. im ganzen Gebiet der Schweiz und im Ausland, sofern die zuständige ausländische Behörde keine Einwände erhebt;
  - b. für Helikopter mit einem Abfluggewicht von mehr als 3175 kg, sofern die maximal zulässige Anzahl Fluggastsitze (MAPSC) 9 oder weniger beträgt.
- 4.2 Die Erleichterungen gemäss Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(f) gelten für HEMS-Einsätze zusätzlich auch in der Nacht.
- 4.3 In Abweichung von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(f) kann das BAZL nach Artikel 10 bewilligen, dass die Abschnitte (c)(2) und (c)(3) für HEMS-Einsätze nicht angewendet werden.

## **5. Lokaler Flugbetrieb (ausschliesslich VFR am Tag), Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(g)**

Für den lokalen Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (VFR) am Tag gelten folgende Abweichungen von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(g):

- 5.1 In Abweichung von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(g), Abschnitt (a) gelten sämtliche Helikopterflüge innerhalb der Schweizer Landesgrenzen als lokaler Flugbetrieb.
- 5.2 In Ergänzung zu Anhang 1 JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(g) gelten für HEMS-Einsätze diese Bestimmungen auch für Helikopter mit einem Abfluggewicht von mehr als 3 175kg, sofern die maximal zulässige Anzahl Fluggastsitze (MAPSC) 9 oder weniger beträgt.
- 5.3 Die Erleichterungen gemäss Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(g) gelten für HEMS-Einsätze zusätzlich auch in der Nacht.
- 5.4 In Abweichung von Anhang 1 JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(g) kann das BAZL nach Artikel 10 bewilligen, das die Abschnitte (b)(2) und (b)(3) für HEMS-Einsätze nicht angewendet werden.

## **6. Windeneinsätze (HHO), Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(h)**

Für Windeneinsätze (HHO) gelten folgende Abweichungen von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(h):

- 6.1 In Abweichung von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(h), Abschnitt (d) müssen für Einsätze mit der Seilwinde Helikopter eingesetzt werden, die nach Kategorie A oder äquivalent zugelassen wurden. Das BAZL kann nach Artikel 10 Ausnahmen bewilligen.
- 6.2 Das BAZL kann nach Artikel 10 bewilligen, dass HEMS-Flüge ausnahmsweise in der Flugleistungsklasse 3 (Kategorie A oder B) durchgeführt werden.
- 6.3 Alternativ zu den Bestimmungen von Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(h), Abschnitt (d)(2)(iii) kann ein Trainingsprogramm im OM beschrieben werden. Dieses muss vom BAZL genehmigt werden.

## **7. Flugbetrieb zu und von Landeplätzen im öffentlichen Interesse, Anhang 1 zu JAR-OPS 3, Subpart B, 3.005(i)**

In Abweichung von Anhang 1 zu JAR OPS 3, Subpart B, 3.005(i) finden keine Anwendung:

- 7.1 auf HEMS-Einsätze in den Flugleistungsklassen 2 und 3: die Abschnitte (c) und (d);
- 7.2 auf HEMS-Einsätze in der Flugleistungsklasse 1: die Abschnitte (c), (d) und (e).

