

Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om allvädersverksamhet för flygplan;

LFS 2007:50
Serie OPS

Utkom från trycket
den 31 maj 2007

Innehåll

1 kap. INLEDANDE BESTÄMMELSER.....	1
Tillämpningsområde	1
Definitioner och förkortningar	1
Allmänt	4
2 kap. PLANERING.....	5
Alternativflygplatser för destination och start.....	5
Planeringsminima för startalternativ	6
Planeringsminima för destinationsflygplatsen och för alternativflygplats	6
3 kap. OPERATIVA MINIMA	7
Operativa minima för start.....	7
Villkor för att påbörja eller fortsätta en inflygning	8
Operativa minima för icke-precisionsinflygning.....	9
Operativa minima för precisionsinflygning Kategori I	11
Operativa minima för cirkling.....	13
Visuell inflygning	13
Omvandling av rapporterad meteorologisk sikt till RVR.....	13
Start vid låga siktvärden (LVTO) med RVR lägre än 150 m och Kategori II- och III- verksamhet.....	14
Operativa minima för precisionsinflygning – Kategori II-verksamhet.....	14
Operativa minima för precisionsinflygning – Kategori III-verksamhet	15
4 kap. VERKSAMHET VID LÅGA SIKTVÄRDEN.....	16
Verksamhet vid låga siktvärden – allmänna operativa föreskrifter	16
Verksamhet vid låga siktvärden (LVP) – flygplatsbedömningar	17
Verksamhet vid låga siktvärden – operativa procedurer	17
Verksamhet vid låga siktvärden – minimiutrustning.....	17
Verksamhet vid låga siktvärden – övervakning och underhåll.....	18
Verksamhet vid låga siktvärden – utbildning och kvalifikationer	18
5 kap. UNDANTAG.....	22
Övergångsbestämmelser	22

LFS 2007:50 Serie OPS

Utkom från trycket
den 31 maj 2007

Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om allvädersverksamhet för flygplan;

beslutade den 11 maj 2007.

Luftfartsstyrelsen föreskriver följande med stöd av 92 § luftfartsförordningen (1986:171) och beslutar följande allmänna råd.

1 kap. INLEDANDE BESTÄMMELSER

Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter skall tillämpas vid förberedelse och genomförande av flygning enligt instrumentflygreglerna (IFR)

1. med svenskregistrerade flygplan, och
2. med utlandsregistrerade flygplan som används av en svensk tillståndsinnehavare.

Dessa föreskrifter skall inte tillämpas av operatörer som innehar drifttillstånd enligt JAR-OPS.

Definitioner och förkortningar

2 § I dessa föreskrifter avses med

<i>AIP:</i>	(Aeronautical Information Procedure) publikation som ges ut av en stat eller på uppdrag av en stat och som innehåller varaktig information av betydelse för luftfarten
<i>alternativflygplats:</i>	en flygplats till vilken ett luftfartyg kan fortsätta, när det blir omöjligt eller olämpligt att fortsätta till eller landa på den avsedda landningsflygplatsen
<i>ATC:</i>	(Air Traffic Control) flygkontrollenhet, den sammanfattande benämningen på områdeskontroll, terminalkontroll och flygplatskontroll
<i>bana:</i>	på landflygplats avgränsad rektangulär yta, iordningställd för luftfartygs landning och start
<i>bankantljus:</i>	ljus anordnade längs en bana för att utmärka dess riktning och bredd
<i>banändljus:</i>	ljus som markerar slutet av en bana
<i>barett:</i>	tre eller fler tätt markplacerade ljuskällor som ingår i flygplatsens ljussystem och som på avstånd framträder som en kort ljuslinje
<i>befälhavare:</i>	förare som är ansvarig för ett luftfartygs framförande och säkerhet under flygtid

<i>centrumlinjeljus:</i>	ljus som markerar en banas centrumlinje och är nedsänkta i banan
<i>circling:</i>	flygförfarande med visuella referenser som tillämpas efter instrumentinflygning för att föra luftfartyg i läge för landning på annan bana än den till vilken instrumentinflygning skett
<i>DA/DH:</i>	(Decision Altitude/Decision Height) beslutshöjd, för precisionsinflygning fastställd flyghöjd vid vilken avbruten inflygning senast skall inledas om inte inflygningen kan fullföljas med visuell referens till banan, banljusen eller inflygningsljusen
<i>DME:</i>	(Distance Measuring Equipment) radiomottagare/sändare på marken i kombination med sändare/mottagare i luftfartyg som gör det möjligt att på instrument i luftfartyget avläsa avståndet till sändaren
<i>flyghandbok:</i>	en handbok som innehåller begränsningar, inom vilka ett luftfartyg är att anse som luftvärdigt samt erforderliga föreskrifter och upplysningar för flygbesättningens säkra handhavande av luftfartyget; flyghandboken har två former, nämligen a) godkänd flyghandbok (t.ex. Approved airplane flight manual); flyghandbok som helt eller delvis godkänts av Luftfartsstyrelsen eller annan luftfartsmyndighet b) bolagsflyghandbok (flight manual, company edition); flyghandbok utarbetad av ett flygföretag på grundval av den godkända flyghandboken för att tillgodose företagets eget behov
<i>flygplan:</i>	luftfartyg tyngre än luften, som framdrivs av en kraftkälla och som erhåller sin lyftkraft under flygning huvudsakligen genom luftens reaktion mot ytor, vilka förblir fasta under givna flygtillstånd
<i>IFR:</i>	(Instrument Flight Rules) beteckning för instrumentflygregler
<i>ILS:</i>	(Instrument Landing System) markradioutrustning som används för att på instrument i ett luftfartyg under slutlig inflygning bestämma läget för luftfartyget uttryckt i höjd- och sidledsavvikelser från en nominell flygbana samt för att få viss information om avståndet till sättpunkten. Anm. ILS används som hjälpmedel vid precisionsinflygning. Om glidbansändare är ur funktion kan anläggningen användas för icke-precisionsinflygning
<i>inflygningsljus:</i>	ljus avsedda att ge vägledning under slutskedet av en inflygning, placerade på eller symmetriskt omkring en banas förlängda centrumlinje
<i>JAA:</i>	(Joint Aviation Authorities) ett antal samverkande europeiska luftfartsmyndigheter
<i>LVP:</i>	(Low Visibility Procedures) procedurer vid låga siktvärden vid flygplats

<i>LVTO:</i>	(Low Visibility Take Off) start vid låga siktvärden	LFS 2007:50
<i>MDA/MDH:</i>	(Minimum Descent Altitude/Minimum Descent Height) minimihöjd för icke-precisionsinflygning fastställd flyghöjd som får underskridas endast om inflygningen kan fullföljas med visuell referens till banan, banljusen eller inflygningsljusen	
<i>minimihöjd:</i>	för icke-precisionsinflygning fastställd flyghöjd som får underskridas endast om inflygningen kan fullföljas med visuell referens till banan, banljusen eller inflygningsljusen	
<i>MLS:</i>	Microwave Landing System	
<i>molntäckeshöjd:</i>	höjden över marken eller vattnet till undersidan av det lägsta molntäcket under 6 000 m (20 000 fot), som täcker mer än halva himlen (>4/8)	
<i>mörker:</i>	tillstånd som anses råda under den tid mellan solnedgång och soluppgång då på grund av nedsatt dagsljus ett framträdande obelyst föremål inte tydligt kan urskiljas på avstånd över 8 km; utanför svenskt område definieras mörker som perioden mellan skymningens slut och gryningens början	
<i>NDB:</i>	(Non-directional Radio Beacon) radiofyr som sänder oriktade radiosignaler genom vilka man med instrument i ett luftfartyg kan bestämma bäringen till fyren	
<i>NOTAM:</i>	meddelande som distribueras via telekommunikation och innehåller information om tillkomst, beskaffenhet eller förändring av anläggningar, tjänster, föreskrifter eller hinder för luftfart, om vilket kännedom i tid är av väsentlig betydelse för flygtrafiken	
<i>OCH:</i>	(Obstacle Clearance Height) den lägsta höjd över berörd bantröskel eller över flygplatsen som får tillämpas vid inflygning för landning för att tillförsäkra att fastlagda hinderfrihetskriterier innehålls	
<i>operatör:</i>	en person, organisation eller ett företag som utför eller erbjuder sig att utföra verksamhet med luftfartyg	
<i>PAPI:</i>	(Precision Approach Path Indicator) anläggning för visuell glidbaneindikering som i slutskedet av en inflygning ger löpande informationer om luftfartygets avvikelser i höjddled från anläggningens glidbana, reducerad PAPI benämns APAPI	
<i>precisionsinflygning</i>	instrumentinflygning som företas med stöd av radiohjälpmedel som ger löpande information om höjd- och sidledsavvikelser från en nominell flygbana (ILS, MLS eller PAR)	
<i>RNAV:</i>	(Area Navigation – RNAV) områdesnavigering, en navigeringsmetod som gör det möjligt för ett luftfartyg att följa valfri flygväg antingen inom ett stationsbundet navigeringshjälpmedels täckområde eller inom gränserna för ett slutet (selfcontained) hjälpmedels möjligheter eller genom en kombination	

	av dessa. Anm. Med "slutet hjälpmedel" avses här ett flygburet navigeringssystem, som är oberoende av utanför luftfartyget befintliga hjälpmedel. Exempel på stationsbundet hjälpmedel är VOR/DME och på slutet hjälpmedel INS
<i>SRA:</i>	(Surveillance Radar Approach) SRE-inflygning
<i>startminima:</i>	den minsta tillåtna bansynvidden för start
<i>sättningszon:</i>	den första delen av en rullbana räknat från tröskeln som är avsedd för landande flygplans sättning på rullbanan
<i>sättningszonljus:</i>	ljus som är placerade inom sättningszon symmetriskt omkring banans centrumlinje och är nedsänkta i banan
<i>TAF:</i>	(Terminal Aerodrome Forecast – TAF) kortfattad beskrivning av väntade meteorologiska förhållanden under en angiven tidsperiod
<i>TREND:</i>	landningsprognos för en flygplats
<i>tröskel:</i>	början av den del av banan som är användbar för landning
<i>tröskelidentifieringsljus:</i>	ljus anordnade vid tröskel för att underlätta identifiering av denna
<i>tröskelljus:</i>	ljus som är placerade vid en banas tröskel för att markera denna
<i>Vat:</i>	(Approach threshold speed) farten över tröskeln baserad på 1,3 gånger stallfarten i landningskonfiguration vid maximalt tillåten landningsvikt
<i>VDF:</i>	(VHF Direction Finder) radiopejl med vars hjälp luftfartygs bäring till markstation kan bestämmas
<i>VOR:</i>	(VHF Omnidirectional Radio Range) navigeringssystem inom frekvensområdet 108 – 118 MHz bestående av sändare på marken och mottagare i luften, sändningen innehåller information som ger kontinuerlig bäringsinformation med referens till magnetisk norr på markstationens uppställningsplats
<i>Vs:</i>	(Stalling speed) beteckning för överstegringsfart utan motoreffekt hos ett flygplan
<i>Vs0:</i>	(Velocity stall landing) överstegringsfart i landningskonfiguration
<i>Vs1g:</i>	(1 g Stalling speed) överstegringsfart vid vilken flygplanet producerar en lyftkraft som är lika med flygplanets tyngd vid en belastning av 1 g.

Allmänt

3 § Före en flygning skall befälhavaren gå igenom de förfaranden som kan komma att tillämpas vid start, utflygning, inflygning, landning och avbruten inflygning på de flygplatser som kan komma att användas samt

1. bestämma planeringsminima, och
2. bestämma de operativa minima som skall gälla.

4 § När en pilot fastställer sina planeringsminima respektive operativa minima skall hänsyn tas till pilotens aktuella flygtrim.

Allmänna råd

När mer än 30 dagar har förflutit sedan den senaste instrumentinflygningen utfördes bör ett tillägg till tillämpliga planeringsminima och operativa landningsminima göras enligt följande:

1. 31 – 60 dagar 50 ft och 300 m
2. 61 – 90 dagar 100 ft och 600 m
3. 91 – 120 dagar 150 ft och 900 m
4. 121 – 150 dagar 200 ft och 1 200 m eller
5. 151 dagar eller mer 250 ft och 1500 m.

5 § De minima som fastställs enligt dessa föreskrifter får inte vara lägre än de som kan ha fastställts av den stat i vilken flygplatsen är belägen såvida inte staten särskilt har godkänt detta.

6 § Vid klassificering av flygplan i kategorier används den indikerade farten vid tröskeln (V_{AT}). V_{AT} motsvarar V_{S0} multiplicerad med 1,3 eller V_{S1G} i landningskonfiguration vid maximal certifierad landningsmassa multiplicerad med 1,23. Om både V_{S0} och V_{S1G} finns tillgängliga, skall det högsta resulterande V_{AT} användas.

Flygplanskategorierna och motsvarande V_{AT} -värden finns i tabell 1.

Tabell 1

Flygplanskategori	Vat kt
A	< 91
B	91–120
C	121–140
D	141–165
E	166–210

2 kap. PLANERING

Alternativflygplatser för destination och start

1 § Befälhavaren skall vid planeringen av en IFR-flygning utse minst en alternativflygplats till destinationsflygplatsen om inte

1. den planerade flygningen från start till landning är kortare än sex timmar,
2. två separata rullbanor finns tillgängliga på destinationsflygplatsen, och
3. tillämpliga prognoser (TAF, TREND) visar att de meteorologiska förhållandena under perioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden till destinationsflygplatsen kommer att vara sådana att molntäckeshöjden är minst lika med cirklingshöjden plus 500 fot eller 2 000 fot; det högre värdet är styrande och sikten är minst 5 km.

Med separata rullbanor menas här rullbanor med egna inflygningshjälpmedel och som kan användas även om den andra rullbanan skulle bli blockerad.

2 § Befälhavaren skall vid planeringen av en IFR-flygning utse två alternativflygplatser till destinationsflygplatsen när

1. tillämpliga prognoser (TAF, TREND) för destinationen eller kombinationer av dessa visar att väderförhållandena kommer att vara sämre än tillämpliga planeringsminima under perioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden, eller
2. ingen meteorologisk information finns tillgänglig för destinationsflygplatsen.

3 § Vid flygning med tvåmotoriga flygplan skall befälhavaren vid planeringen av en IFR-flygning utse ett startalternativ om det med hänsyn till de meteorologiska förhållandena eller av prestandaskäl inte skulle vara möjligt att återvända till startflygplatsen.

Startalternativet skall vara beläget inom en timmes flygtid från startflygplatsen med marschfart i vindstilla under normalförhållanden och baserad på verklig startmassa. Beräkningen skall baseras på en marschfart som enligt flyghandboken kan användas med en motor ur funktion.

4 § Befälhavaren skall specificera varje alternativ som krävs i driftfärdplanen.

Planeringsminima för startalternativ

5 § Befälhavaren får endast utse en flygplats till startalternativ där tillämpliga prognoser (TAF, TREND) eller kombinationer av dessa visar att väderförhållandena kommer att vara lika med eller bättre än tillämpliga landningsminima i enlighet med 3 kap. 11-26 §§ under perioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden.

Molntäckeshöjden skall beaktas i de fall icke-precisionsinflygning och/eller cirklingsförfarande är de enda tillgängliga inflygningsprocedurerna. Eventuella begränsningar för flygning med tvåmotoriga flygplan med en motor ur funktion skall beaktas.

Planeringsminima för destinationsflygplatsen och för alternativflygplats

6 § Befälhavaren får endast utse en flygplats till destinationsflygplats eller alternativflygplats/er till destinationen där tillämpliga väderrapporter eller prognoser (TAF, TREND) eller kombinationer av dessa visar att väderförhållandena kommer att vara lika med eller bättre än vad som anges i tabellerna 2a och 2b samt i 7 § under perioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden.

Tabell 2a

Planeringsminima — destinationsflygplats		
Typ av inflygning	Planeringsminima	Styrande parametrar
Precision Kategori I/II/III	I enlighet med 3 kap. 17-24, 26 och 31-45 §§	RVR/Sikt
Icke-precision	I enlighet med 3 kap. 11-16 och 26 §§	RVR/Sikt och molntäckeshöjd
Cirkling	I enlighet med 3 kap. 25 §	Sikt och molntäckeshöjd

Tabell 2b

LFS 2007:50

Planeringsminima — alternativflygplats/er		
Typ av inflygning	Planeringsminima	Styrande parametrar
Kategori II och III	Kategori I	RVR/Sikt
Kategori I	Icke-precision enligt 3 kap. 11-16 §§	RVR/Sikt och molntäckeshöjd
Icke-precision	Icke-precision enligt 3 kap. 11-16 §§ plus 200 ft/1000 m	RVR/Sikt och molntäckeshöjd
Circling	Circling enligt 3 kap. 25 §	Sikt och molntäckeshöjd

7 § För en icke-precisionsinflygning eller för ett circlingförfarande skall molntäckeshöjden vara lika med eller högre än den lägsta minimihöjden (Minimum Descent Height, MDH).

3 kap. OPERATIVA MINIMA

Operativa minima för start

Allmänt

1 § När den rapporterade meteorologiska sikten är lägre än vad som krävs för start och RVR inte är rapporterad får en start påbörjas endast om befälhavaren kan fastställa att RVR/Sikt längs startbanan är lika med eller bättre än de minima som krävs.

2 § När ingen rapporterad meteorologisk sikt eller RVR finns tillgänglig får en start påbörjas endast om befälhavaren kan fastställa att RVR/Sikt längs startbanan är lika med eller bättre än de minima som krävs.

Krav på RVR

3 § En befälhavare får inte påbörja en start om RVR/Sikt är mindre än de värden som anges i tabell 3.

Tabell 3

Lägsta värde för RVR/Sikt vid start		
RVR/Sikt (m)	Villkor för tillämpning	Hjälpmiddel
500	1) och 6)	Inga (endast dager)
250/300	1), 2), 3), 5) och 6)	Bankantljus och/eller centrumlinjemarkering
200/250	1), 3), 5) och 6)	Bankants- och centrumlinjeljus
150/200	1), 3), 4), 5) och 6)	Bankants- och centrumlinjeljus samt RVR-information från flera mätpunkter
125/150	1), 3), 4), 5), 6), 7) och 8)	Bankantsljus (med högst 60 m inbördes avstånd) och centrumlinjeljus (med högst 15 m inbördes avstånd) samt RVR-information från flera mätpunkter

1. Det rapporterade RVR/sikt-värdet för den första delen av startrullsträckan får ersättas av pilotens bedömning.
2. För mörkerflygning krävs minst bankants- och banändljus.
3. De högre värdena gäller för kategori D-flygplan.
4. Det RVR-värde som krävs skall erhållas för alla relevanta RVR-rapportpunkter med det undantag som anges i villkor 1).
5. För start när RVR understiger 400 m skall procedurerna för verksamhet vid låga siktvärden (LVP) vara i kraft.
6. För ett flygplan som inte har tillräckliga prestanda att överflyga alla hinder i händelse av bortfall av en kritisk motor kan det finnas behov av att kunna se och undvika hinder i startområdet för att omedelbart kunna återvända och landa eller manövrera undan för hindren med hjälp av den visuella referensen. I ett sådant fall skall sikten ökas i relation till tillgänglig prestanda och hindersituationen. Hänsyn skall också tas till att öka RVR och/eller fastställa molnhöjden för att kunna tillgodose hinderfrihetskriterier eller att kunna genomföra en säker landning.
7. Ett visuellt segment om 90 m skall vara tillgängligt från cockpit då rullning för start påbörjas.
8. Flygbesättningsmedlemmarna har tillfredsställande genomfört utbildning i en simulator som är godkänd för denna procedur.

4 § Luftfartsstyrelsen kan medge att en operatör som använder ett flygplan som är utrustat med ett godkänt system som ger vägledning i sidled under starten får reducera startminimat till ett RVR-värde som är mindre än 125 m (kategori A-, B- och C-flygplan) eller 150 m (kategori D-flygplan) men inte lägre än 75 m. Detta gäller under förutsättning att banan är skyddad och försedd med hjälpmedel på samma sätt som för Kategori III-landningar.

Villkor för att påbörja eller fortsätta en inflygning

5 § Befälhavaren får påbörja en instrumentinflygning utan hänsyn till rapporterad RVR/Sikt men får inte fortsätta inflygningen förbi ytterfyren eller motsvarande punkt om rapporterad RVR/Sikt är lägre än tillämpliga minima.

6 § Om en ytterfyr eller motsvarande punkt saknas skall befälhavaren avbryta inflygningen senast vid 1000 ft över flygplatsen på segmentet för den slutliga inflygningen om rapporterad RVR/Sikt är lägre än tillämpliga minima.

7 § Om rapporterad RVR inte finns tillgänglig kan ett RVR-värde erhållas genom att omvandla den rapporterade meteorologiska sikten till RVR i enlighet med 27-28 §§ nedan.

8 § Om rapporterad RVR/sikt går ner under tillämpliga minima efter passage av ytterfyren eller motsvarande punkt eller efter plané under 1000 fot i enlighet med 6 § ovan får befälhavaren fortsätta inflygningen till DA/DH eller MDA/MDH.

9 § Det styrande RVR-värdet för precisionsinflygning Kategori I eller icke-precisionsinflygning är det värde som rapporterats för sättningszonen.

10 § Inflygningen får fortsätta under DA/DH eller MDA/MDH och landningen får avslutas under förutsättning att visuell referens i enlighet med vad som anges i 12 och 19 §§ nedan har upprättats lägst vid DA/DH eller MDA/MDH och kan bibehållas.

Operativa minima för icke-precisionsinflygning

LFS 2007:50

Lägsta minimihöjd (MDH)

11 § En operatör skall säkerställa att den lägsta minimihöjden för en icke-precisionsinflygning inte är lägre än det högsta av

1. OCH för flygplanskategorin, eller
2. systemminima enligt tabell 4 nedan.

Tabell 4

Systemminima för hjälpmedel vid icke-precisionsinflygning	
Hjälpmedel	Lägsta MDH
ILS utan glidbana (LLZ)	250 ft
ILS utan glidbana (LLZ)/DME	250 ft
RNAV	250 ft
SRA (som slutar på 0,5 NM)	250 ft
SRA (som slutar på 1 NM)	300 ft
SRA (som slutar på 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF	300 ft

Visuella referenser

12 § En inflygning får inte fortsättas under MDA/MDH om inte en eller flera av följande visuella referenser till den avsedda banan är tydligt synbar och identifierbar för piloten

1. delar av inflygningsljussystemet,
2. tröskeln,
3. tröskelmarkeringarna,
4. tröskelljusen,
5. tröskelidentifieringsljusen,
6. den visuella glidbaneindikeringen,
7. sättningszonen eller sättningszonsmarkeringarna,
8. sättningszonsljusen,
9. bankantljusen, eller
10. andra visuella referenser som utgör en del av en godkänd inflygningsprocedur.

Klassificering av visuella hjälpmedel

13 § De visuella hjälpmedel som är relaterade till bestämningen av lägsta RVR-värde för icke-precisionsinflygning eller precisionsinflygning Kategori I klassificeras som

1. fullständiga hjälpmedel,
2. hjälpmedel av mellanklass,
3. enkla hjälpmedel, eller
4. inga inflygningsljus.

Visuella hjälpmedel för bestämning av lägsta RVR-värde för icke-precisionsinflygning eller Kategori I-inflygning framgår av tabell 5.

Tabell 5

Visuella hjälpmedel för bestämning av lägsta RVR-värde för icke-precisionsinflygning eller kategori I-inflygning			
Hjälpmedelsklass	Inflygningsljusens längd (m)	Komponenter som ingår	Villkor
Fullständiga	720 eller mera	Högintensiva inflygningsljus, dagermarkeringar för rullbana, bankantljus, tröskelljus och banändljus.	Ljusen skall vara tända
Mellan	420–719	Högintensiva inflygningsljus, dagermarkeringar för rullbana, bankantljus, tröskelljus och banändljus.	Ljusen skall vara tända
Enkla	<420 eller lågintensiva ljus oavsett längd	Högintensiva inflygningsljus, dagermarkeringar för rullbana, bankantljus, tröskelljus och banändljus.	Ljusen skall vara tända
Inga inflygningsljus	0	Dagermarkeringar för rullbana, bankantljus, tröskelljus och banändljus eller inga ljus	—

Krav på RVR

14 § De lägsta minima som får tillämpas för icke-precisionsinflygning vid olika typer av hjälpmedel framgår av tabellerna 6a–6d. Tabellerna är tillämpliga endast på konventionella inflygningar med en nominell glidbanevinkel som inte överstiger 4 grader. Större glidbanevinklar kräver även att en visuell glidbaneindikering (t.ex. PAPI) är synlig på minimihöjden (MDH).

Nedanstående värden är antingen rapporterad RVR eller meteorologisk sikt omvandlad till RVR enligt 27-28 §§ nedan.

Tabell 6a

Minima för icke-precisionsinflygningar, fullständiga hjälpmedel (se tabell 5)				
MDH (ft)	RVR(m)/Flygplanskategori			
	A	B	C	D
250–299	800	800	800	1 200
300–449	900	1 000	1 000	1 400
450–649	1 000	1 200	1 200	1 600
650 och högre	1 200	1 400	1 400	1 800

Tabell 6b

LFS 2007:50

Minima för icke-precisionsinflygning Hjälpmedel av mellanklass(se tabell 5)				
MDH (ft)	RVR(m)/Flygplanskategori			
	A	B	C	D
250–299	1 000	1 100	1 200	1 400
300–449	1 200	1 300	1 400	1 600
450–649	1 400	1 500	1 600	1 800
650 och högre	1 500	1 500	1 800	2 000

Tabell 6c

Minima för icke-precisionsinflygning Enkla hjälpmedel (se tabell 5)				
MDH (ft)	RVR(m)/Flygplanskategori			
	A	B	C	D
250–299	1 200	1 300	1 400	1 600
300–449	1 300	1 400	1 600	1 800
450–649	1 500	1 500	1 800	2 000
650 och högre	1 500	1 500	2 000	2 000

Tabell 6d

Minima för icke-precisionsinflygningar Inga inflygningsljus (se tabell 5)				
MDH (ft)	RVR(m)/Flygplanskategori			
	A	B	C	D
250 – 299	1 500	1 500	1 600	1 800
300 – 449	1 500	1 500	1 800	2 000
450 – 649	1 500	1 500	2 000	2 000
650 och högre	1 500	1 500	2 000	2 000

15 § Vid bestämning av det RVR-värde som är kopplat till en viss MDH behöver befälhavaren inte ta hänsyn till avrundning av minimihöjden till närmaste tiotal fot, vilket dock kan ske av operativa skäl t.ex. vid omvandling från MDH till MDA.

16 § För flygning under mörker krävs fungerande banljus.

Operativa minima för precisionsinflygning Kategori I

Allmänt

17 § Ett Kategori I-förfarande är en precisionsinflygning och landning som utförs med hjälp av ILS, MLS eller PAR med en beslutshöjd som inte är lägre än 200 ft och en ban-synvidd som inte är lägre än 550 m.

Beslutshöjd (DH)

18 § Befälhavaren skall säkerställa att den beslutshöjd som skall användas vid en precisionsinflygning enligt Kategori I inte är lägre än det högsta av

1. beslutshöjden som är angiven i flyghandboken (AFM), om sådan angivits,
2. den lägsta höjd till vilken precisionsinflygningshjälpmedlet kan användas utan visuella referenser,
3. OCH för flygplanskategorin, eller
4. 200 ft.

Visuella referenser

19 § En inflygning får inte fortsättas under beslutshöjden för Kategori I om inte en eller flera av följande visuella referenser till avsedd bana är tydligt synbar och identifierbar för piloten

1. delar av inflygningsljussystemet,
2. tröskeln,
3. tröskelmarkeringarna,
4. tröskelljusen,
5. tröskelidentifieringsljusen,
6. den visuella glidbaneindikeringen,
7. sättningszonen eller sättningszonsmarkeringarna,
8. sättningszonsljusen, eller
9. bankantljusen.

Klassificering av visuella hjälpmedel

20 § Klassificeringen av de visuella hjälpmedel som är relaterade till bestämning av lägsta RVR-värde för icke-precisionsinflygning eller precisionsinflygning Kategori I framgår av tabell 5 i 13 §.

Krav på RVR

21 § De lägsta minima som får tillämpas för Kategori I-inflygning vid olika typer av hjälpmedel framgår av tabell 7. De olika typerna av hjälpmedel beskrivs i 13 §.

Tabellen är tillämplig på konventionella inflygningar med en glidbanevinkel som inte överstiger 4 grader. Värdena enligt tabellen är antingen rapporterad RVR eller meteorologisk sikt omvandlad till RVR i enlighet med 27-28 §§.

Tabell 7

Minima för Kategori I-inflygningar				
Beslutshöjd (DH) (ft)	Hjälpmedel/RVR (m)			
	Fullständiga	Mellanklass	Enkla	Inga
200	550	700	800	1 000
201–250	600	700	800	1 000
251–300	650	800	900	1 200
301 och högre	800	900	1 000	1 200

22 § Vid bestämning av det RVR-värde som är kopplat till en viss beslutshöjd behöver befälhavaren inte ta hänsyn till avrundning till närmaste tiotal fot vilket dock kan ske av operativa skäl t.ex. vid omvandling av DH till DA.

23 § Enpilotverksamhet skall begränsas till RVR-värden som inte är lägre än 800 m förutom då en ändamålsenlig autopilot kopplad till ILS eller MLS används då normala minima kan tillämpas. Den beslutshöjd som används får inte vara lägre än 1,25 x autopilotens lägsta användningshöjd.

24 § Vid flygning under mörker skall minst bankantljus, tröskelljus och banändljus vara tända.

Operativa minima för cirkling

25 § De lägsta minima som får tillämpas för cirkling, inklusive cirkling med föreskrivna flygvägar, framgår av tabell 8.

Tabell 8

Sikt och MDH för cirkling i förhållande till flygplanskategori				
	Flygplanskategori			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minsta meteorologiska sikt (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

Visuell inflygning

26 § Det lägsta tillåtna RVR-värdet för en visuell inflygning är 800 m.

Omvandling av rapporterad meteorologisk sikt till RVR

27 § Befälhavaren skall säkerställa att omvandling av meteorologisk sikt till RVR inte används för att bestämma av startminima, Kategori II eller III-minima eller när rapporterad RVR finns tillgänglig.

28 § Vid omvandling av meteorologisk sikt till RVR under alla andra förhållanden än de som nämns i paragrafen ovan skall tabell 9 användas.

Tabell 9

Omvandling av meteorologisk sikt till RVR		
Belysningsanordningar i användning	RVR = Rapporterad meteorologisk sikt multiplicerad med	
	Dager	Mörker
Högintensiva inflygnings- och banljus	1.5	2.0
Inflygnings- eller banljus som inte är av högintensiv typ	1.0	1.5
Inga ljus	1.0	Ej tillämpligt

Start vid låga siktvärden (LVTO) med RVR lägre än 150 m och Kategori II- och III-verksamhet

Godkännande för start vid låga siktvärden med RVR lägre än 150 m och Kategori II- och III-verksamhet

29 § Start vid låga siktvärden med RVR lägre än 150 m och Kategori II- och III-verksamhet får endast utföras av en operatör som har utsett en eller flera personer som ansvarar för flygverksamhet och underhåll. Sådan verksamhet kräver att lämpliga operativa förfaranden och procedurer för underhåll fastställs.

30 § En operatör får inte utföra Kategori II- eller III-verksamhet om inte varje berört flygplan är certifierat för verksamhet med beslutshöjder under 200 ft eller utan beslutshöjd och är utrustat i enlighet med Certification Specifications for All Weather Operations (CS-AWO) eller motsvarande.

Operativa minima för precisionsinflygning – Kategori II-verksamhet

Allmänt

31 § Kategori II-verksamhet är precisionsinflygning och landning med användning av ILS eller MLS med

1. en beslutshöjd som är lägre än 200 ft men som inte är lägre än 100 ft, och
2. ett RVR som inte är lägre än 300 m.

32 § För att bedriva flygverksamhet under Kategori II-förhållanden krävs ett särskilt tillstånd från Luftfartsstyrelsen.

Beslutshöjd (DH)

33 § En operatör skall säkerställa att beslutshöjden för Kategori II-verksamhet inte är lägre än

1. beslutshöjden som är angiven i flyghandboken (AFM), om sådan har angivits,
2. den lägsta höjd till vilken precisionsinflygningshjälpmedlet kan användas utan den visuella referens som krävs,
3. OCH för flygplanskategorin,
4. den beslutshöjd till vilken flygbesättningen har godkänts att flyga, eller
5. 100 ft.

Visuell referens

34 § En inflygning får inte fortsättas under beslutshöjden för Kategori II som bestämts i enlighet med 33 § om inte en visuell referens kan uppnås och bibehållas till ett segment bestående av

1. minst tre på varandra följande ljus som utgör inflygningsljusens centrumlinje,
2. sättningszonljus,
3. banans centrumlinjeljus,
4. bankantljus, eller
5. en kombination av dessa.

Denna visuella referens skall innefatta en tvärgående del av belysningssystemet på marken t.ex. en crossbar i inflygningsljusen eller landningströskeln eller en baret i sättningszonljusen.

Krav på RVR

35 § De lägsta minima som får användas för Kategori II-verksamhet framgår av tabell 10.

Tabell 10

LFS 2007:50

Kategori II-minima		
Autokopplad till en höjd under DH		
(Hänvisningen till ”autokopplad till en höjd under DH” avser fortsatt användning av flygdirektorn ner till en höjd som inte är större än 80 % av tillämplig DH.)		
Beslutshöjd (ft)	Lägsta RVR (m)	
	Flygplanskategori A, B och C	Flygplanskategori D
100 -120	300	300/350 (300 m får användas för ett kategori D-flygplan som utför automatisk landning.)
121 - 140	400	400
141 och däröver	450	450

Operativa minima för precisionsinflygning – Kategori III-verksamhet

Allmänt

36 § Kategori III-verksamhet är indelad i Kategori IIIA-verksamhet och Kategori IIIB-verksamhet.

37 § Kategori IIIA-verksamhet är en precisionsinflygning och landning med användning av ILS eller MLS med

1. en beslutshöjd som är lägre än 100 ft, och
2. ett RVR som inte är lägre än 200 m.

38 § Kategori IIIB-verksamhet är en precisionsinflygning och landning med användning av ILS eller MLS och ett fail-operational landningssystem med

1. en beslutshöjd som är lägre än 50 ft eller ingen beslutshöjd, och
2. ett RVR lägre än 200 m men inte lägre än 75 m.

39 § För att bedriva flygverksamhet under Kategori III-förhållanden krävs ett särskilt tillstånd från Luftfartsstyrelsen.

Beslutshöjd (DH)

40 § För en verksamhet under vilken en beslutshöjd används skall en operatör säkerställa att beslutshöjden inte är lägre än

1. beslutshöjden som är angiven i flyghandboken (AFM) om sådan har angivits,
2. den lägsta höjd till vilken precisionsinflygningshjälpmedlet kan användas utan den visuella referens som krävs, eller
3. den beslutshöjd till vilken flygbesättningen har godkänts att flyga.

Verksamhet utan beslutshöjd

41 § Verksamhet utan beslutshöjd får utföras endast om

1. verksamheten utan beslutshöjd är godkänd i flyghandboken (AFM),
2. inflygningshjälpmedlet och flygplatsens utrustning är i stånd att säkerställa verksamhet som sker utan beslutshöjd, och
3. ett godkännande för Kategori III-verksamhet utan beslutshöjd har lämnats.

I fråga om en Kategori III-bana får det antas att en verksamhet utan beslutshöjd kan utföras, såvida detta inte särskilt begränsats genom publicering i AIP eller NOTAM.

Visuell referens

42 § Vid Kategori IIIA-verksamhet får inte inflygningen fortsättas under beslutshöjden som bestämts i enlighet med 40 §, om inte en visuell referens kan uppnås och bibehållas till ett segment bestående av

1. minst tre på varandra följande ljus som utgör inflygningsljusens centrumlinje,
2. sättningszonljus,
3. banans centrumlinjeljus,
4. bankantljus, eller
5. en kombination av dessa.

43 § Vid Kategori IIIB-verksamhet med beslutshöjd får inte inflygningen fortsättas under beslutshöjden som bestämts i enlighet med 40 §, om inte en visuell referens som består av minst ett centrumlinjeljus kan uppnås och bibehållas.

44 § Vid Kategori III-verksamhet som utförs utan beslutshöjd finns inget krav på visuell kontakt med banan före sättningen.

Krav på RVR

45 § De lägsta minima som får användas för Kategori III-verksamhet framgår av tabell 11.

Tabell 11

Kategori III-minima			
Inflygnings-kategori	Lägsta beslutshöjd (ft)	System för centrumlinjestyrning /vägledning	Lägsta RVR (m)
IIIA	Mindre än 100 ft.	Krävs inte	200 m (Vid verksamhet till verkliga RVR-värden som är lägre än 300 m förväntas ett pådrag i händelse av bortfall av autopiloten vid eller under beslutshöjden (DH).)
IIIB	Mindre än 50 ft.	Felpassivt	125 m
IIIB	Mindre än 50 ft eller utan DH	Feloperativt	75 m

4 kap. VERKSAMHET VID LÅGA SIKTVÄRDEN

Verksamhet vid låga siktvärden – allmänna operativa föreskrifter

1 § En operatör får inte utföra Kategori II- eller III-verksamhet om inte

1. varje berört flygplan är certifierat för en verksamhet med beslutshöjder under 200 ft, eller utan beslutshöjd och är utrustat i enlighet med Certification Specifications for All Weather Operations (CS-AWO) eller motsvarande,
2. ett lämpligt system för registrering av lyckade och misslyckade inflygningar och/eller automatiska landningar har upprättats och vidmakthålls för att följa upp och övervaka den totala säkerheten i verksamheten,
3. verksamheten är godkänd av Luftfartsstyrelsen,
4. flygbesättningen består av minst 2 piloter, och
5. beslutshöjden har bestäms med hjälp av en radiohöjdmätare.

2 § En operatör får inte utföra starter vid låga siktvärden (LVTO) vid RVR lägre än 150 m (kategori A-, B- och C-flygplan) eller 200 m (kategori D-flygplan) om detta inte är godkänt av Luftfartsstyrelsen.

Verksamhet vid låga siktvärden (LVP) – flygplatsbedömningar

3 § En befälhavare får inte använda en flygplats för Kategori II- eller III-verksamhet om inte flygplatsen är godkänd för sådan verksamhet av den stat i vilken flygplatsen är belägen.

4 § En befälhavare måste kontrollera att procedurer vid låga siktvärden (LVP) finns publicerade när en flygning planeras till en flygplats där verksamhet vid låga siktvärden kan förväntas.

Verksamhet vid låga siktvärden – operativa procedurer

5 § Befälhavaren måste följa de procedurer och instruktioner som skall användas vid start vid låga siktvärden (LVTO) och vid Kategori II- och III-verksamheter. Dessa procedurer skall innehålla flygbesättningsmedlemmarnas uppgifter under taxning, start, inflygning, utflytning, landning, utrullning och avbruten inflygning, i tillämplig omfattning.

6 § Befälhavaren skall förvissa sig om att

1. de visuella och icke-visuella hjälpmedlens status är tillräckliga innan en start vid lågt siktvärde (LVTO) eller en Kategori II- eller III-inflygning påbörjas,
2. korrekta procedurer vid låga siktvärden (LVP), enligt information från flygtrafikledningen, är i användning innan en start vid låga siktvärden (LVTO) eller en Kategori II- eller III-inflygning påbörjas, och
3. flygbesättningsmedlemmarna är kvalificerade för aktuella förhållanden innan en start vid låga siktvärden med ett RVR lägre än 150 m (kategori A-, B- och C-flygplan) eller 200 m (kategori D-flygplan) eller en Kategori II- eller III-inflygning påbörjas.

Verksamhet vid låga siktvärden – minimiutrustning

7 § Befälhavaren skall ha en förteckning över den minimiutrustning som skall vara funktionsduglig vid påbörjandet av en start vid låga siktvärden (LVTO) eller en Kategori II- eller III-inflygning.

8 § Befälhavaren skall förvissa sig om att flygplanets status och relevanta flygburna system är tillräckliga för den särskilda verksamhet som skall utövas.

Verksamhet vid låga siktvärden – övervakning och underhåll

Fortlöpande övervakning

9 § När det första godkännandet har erhållits skall verksamheten fortlöpande övervakas för att upptäcka icke önskvärda trender innan de kan utgöra en risk. Den fortlöpande övervakningen skall bestå av t.ex. rapportering från flygbesättningarna.

10 § En operatör skall säkerställa att icke godtagbara inflygningar och/eller automatiska landningar rapporteras per flygplats och flygplansindivid i följande kategorier

1. fel på den flygburna utrustningen,
2. svårigheter med markhjälpmedlen,
3. avbrutna inflygningar på grund av instruktioner från ATC, eller
4. andra orsaker.

Rapporterna skall sparas i 12 månader.

Underhåll av Kategori II-, Kategori III- och LVTO-utrustning

11 § Underhållsinstruktioner för flygburna vägledningssystem måste fastställas av operatören i samarbete med tillverkaren och införas i operatörens underhållsprogram för flygplanet.

Verksamhet vid låga siktvärden – utbildning och kvalifikationer

Allmänt

12 § Innan starter vid låga siktvärden genomförs i RVR som är lägre än 150 m (lägre än 200 m för kategori D-flygplan) eller vid Kategori II- och III-verksamhet måste operatören säkerställa att varje flygbesättningsmedlem

1. fullgör de krav på utbildning och kontroll enligt dessa föreskrifter inklusive simulatorflygning ner till de gränsvärden för RVR och den beslutshöjd (DH) som är tillämplig enligt operatörens Kategori II/III-godkännande, och att denne
2. är kvalificerad i enlighet med dessa föreskrifter.

13 § Flygbesättningens kvalifikationer är specifika för verksamheten och flygplans-typen.

Utbildningsprogram

14 § Utbildningsprogram för flygbesättningsmedlemmar beträffande verksamhet vid låga siktvärden skall innehålla schemalagda kurser för markbunden utbildning, simulator- och/eller flygträning.

15 § Flygbesättningsmedlemmar utan Kategori II- eller Kategori III-erfarenhet måste genomföra hela det utbildningsprogram som föreskrivs i 18-31 §§.

16 § Flygbesättningsmedlemmar som har tidigare Kategori II- eller III-erfarenhet från en annan verksamhet kan genomgå en förkortad kurs vad gäller markbunden utbildning.

17 § Flygbesättningsmedlemmar som har Kategori II- eller Kategori III-erfarenhet från nuvarande verksamhet får genomgå en förkortad kurs för såväl markbunden utbildning som simulator- och/eller flygträning. Den förkortade kursen skall innehålla minst de krav som anges i 18 §, 31 § 1 p eller 31 § 2 p enligt vad som är tillämpligt, samt 33 §.

Markbunden utbildning

LFS 2007:50

18 § Den grundläggande markbundna utbildningen för verksamhet vid låga siktvärden skall innehålla minst

1. egenskaper och begränsningar hos ILS och/eller MLS,
2. de visuella hjälpmedlens utformning och egenskaper,
3. dimmas egenskaper och kännetecken,
4. de aktuella flygburna systemens operativa förmåga och begränsningar,
5. effekterna av nederbörd, isbeläggning, vindskjuvning på låg höjd och turbulens,
6. inverkan av flygplanets speciella felfunktioner,
7. användningen av och begränsningarna hos system för att bestämma RVR,
8. principerna för hinderfrihetskrav,
9. igenkännande av och åtgärder att vidta i händelse av fel på markutrustning,
10. procedurer och försiktighetsåtgärder med avseende på markrörelser vid utövande av verksamhet då RVR är 400 m eller lägre samt de ytterligare procedurer som krävs för start då RVR är lägre än 150 m (200 m för kategori D-flygplan),
11. betydelsen av beslutshöjder baserade på radiohöjdmätare och effekten av terrängprofilen i inflygningsområdet på radiohöjdmätaravläsningar och på de automatiska systemen för inflygning/landning,
12. vikten och innebörden av varningshöjd (alert height) om sådan är tillämplig, samt åtgärder i händelse av fel över eller under varningshöjden,
13. kvalifikationskraven för en pilot för att erhålla och vidmakthålla godkännande att utföra starter vid låga siktvärden och Kategori II- eller III-verksamhet, och
14. vikten av rätt sittställning och ögonläge.

Simulatorträning och/eller flygträning

19 § Simulator- och/eller flygträning för verksamhet vid låga siktvärden skall innehålla

1. kontroller av utrustningens funktionsduglighet på marken och under flygning,
2. påverkan på minima orsakad av ändringar i markanordningarnas status,
3. övervakning av automatiska styrsystem och system för automatisk landning med betoning på de åtgärder som krävs i händelse av felfunktion på sådana system,
4. åtgärder som krävs i händelse av felfunktion som till exempel hos motorer, elektriska system, hydraulik eller styrsystem,
5. inverkan av kända felfunktioner och användning av minimiutrustningslistor,
6. operativa begränsningar som följer av luftvärdighetscertifiering,
7. orientering om de visuella referenser som krävs vid beslutshöjden tillsammans med uppgift om maximalt tillåten avvikelse från glidbana eller kurssändarens grundlinje, och
8. vikten och innebörden av varningshöjd (alert height) om sådan är tillämplig, samt åtgärder i händelse av felfunktioner över eller under varningshöjden.

20 § Varje flygbesättningsmedlem skall vara utbildad för att utföra sina uppgifter och vara instruerad om den samordning som krävs med andra besättningsmedlemmar. För detta ändamål skall lämpligt utrustade simulatorer användas i största möjliga utsträckning.

21 § Utbildningen skall indelas i faser som omfattar normal verksamhet utan felfunktioner på flygplan eller utrustning, men med alla de väderförhållanden som kan påträffas samt detaljerade scenarier vid felfunktioner hos flygplan och utrustning som kan påverka Kategori II- eller III-verksamhet. Om flygplanssystemet innefattar användning av hybrider eller andra särskilda system som till exempel siktlinjessindikator (Head-up Display) eller utrustning för förstärkt seende (Enhanced Vision) måste flyg-

besättningsmedlemmarna träna användningen av dessa system vid normala och onormala funktioner under utbildningens simulatorfas.

22 § Procedurer för inkapacitet som är tillämpliga på starter vid låga siktvärden och på Kategori II- och III-verksamhet skall tränas.

23 § Utbildning för en verksamhet vid låga siktvärden skall företrädesvis utföras i en godkänd simulator. För flygplan som saknar typspecifika simulatorer bör flygträningsfasen som är specifik för de visuella scenarierna vid Kategori II-verksamhet utföras i en simulator som är godkänd av Luftfartsstyrelsen för det ändamålet. Sådan träning skall innefatta minst fyra inflygningar. Den träning och de procedurer som är typbundna skall genomföras i flygplanet.

24 § Kategori II- och III-träning skall innehålla minst följande felfria övningar:

1. inflygning med användning av lämpliga väglednings-, autopilot- och styrsystem installerade i flygplanet, ner till den tillämpliga beslutshöjden och övergång till visuell flygning och landning
2. inflygning med alla motorer i funktion med användning av lämpliga väglednings-autopilot- och styrsystem, installerade i flygplanet, ner till den tillämpliga beslutshöjden, följd av avbruten inflygning, allt utan yttre visuell referens
3. i tillämplig omfattning inflygningar med användning av automatiska system för utflytning, landning och utrullning, samt
4. normal användning av tillämpliga system med och utan erhållande av visuella referenser på beslutshöjden.

25 § Efterföljande faser av träningen skall innehålla minst ett av följande typer av fel:

1. inflygningar med motorbortfall i olika skeden av inflygningen
2. inflygningar med kritiska utrustningsfel (t.ex. elektriska system, system för automatisk flygning, markbundna och/eller flygburna ILS/MLS-system och enheter för statusövervakning)
3. inflygningar där fel på utrustning för automatisk flygning på låg höjd kräver antingen:
 - a) övergång till manuell flygning för att genomföra utflytning, landning och utrullning eller avbruten inflygning, eller
 - b) övergång till manuell flygning eller till en nedsatt funktionsnivå hos automaten för att genomföra avbrutna inflygningar före, vid eller under beslutshöjden, inklusive de inflygningar som kan resultera i en sättning på banan
4. systemfelfunktioner som resulterar i onormalt stora avvikelser från localiser och/eller glidbanan, såväl över som under beslutshöjden och i de lägsta visuella förhållanden som godkänts för verksamheten. Dessutom skall fortsättning till en manuell landning övas om siktlinjesindikatorn (Head-up Display) utgör en nedsatt funktionsnivå hos det automatiska systemet eller siktlinjesindikatorn utgör den enda funktionen för utflytning, eller
5. fel och procedurer som är specifika för flygplanstypen eller varianten.

26 § Den praktiska utbildningen skall ge övning i felhantering som kräver övergång till högre minima.

27 § Utbildningsprogrammet skall innehålla hantering av flygplanet när, under en felpassiv Kategori III-inflygning, ett fel förorsakar urkoppling av autopiloten vid eller under beslutshöjden och senast rapporterad RVR är 300 m eller lägre.

28 § I de fall där starter utförs med RVR lägre än 400 m skall en praktisk utbildning i systemfels- och motorbortfallshantering som resulterar i såväl fortsatt som avbruten start genomföras.

Övergångsutbildning

LFS 2007:50

29 § För att utföra en start vid låga siktvärden och Kategori II- och III-verksamhet skall varje flygbesättningsmedlem genomföra följande träning i procedurer tillämpliga vid låga siktvärden (LVP) om övergång sker till en ny flygplanstyp eller variant i vilken start vid låga siktvärden och Kategori II- och III-verksamhet kommer att utföras. En flygbesättningsmedlem med tidigare erfarenhet kan genomgå en förkortad kurs enligt vad som beskrivs i 15-16 §§.

30 § Markbunden utbildning skall omfatta de tillämpliga krav som anges i 18 §, med hänsyn tagen till flygbesättningarnas Kategori II- och III-träning och erfarenhet.

31 § Simulatorträning och/eller flygträning skall genomföras enligt följande:

1. minst åtta inflygningar och/eller landningar i en simulator som är godkänd för ändamålet
2. om ingen typspecifik simulator finns tillgänglig minst tre inflygningar inklusive minst ett pådrag i flygplanet
3. lämplig ytterligare utbildning om speciell utrustning krävs, såsom siktlinjes-indikatorer (Head-up Display) eller utrustning för förstärkt seende (Enhanced Vision) skall användas.

Flygbesättningens kvalifikationer

32 § Kvalifikationskraven för flygbesättningen är specifika med avseende på operatören och den typ av flygplan som brukas.

33 § Operatören skall säkerställa att varje flygbesättningsmedlem genomgår en kontroll innan Kategori II- eller III-verksamhet utförs.

34 § Den kontroll som anges i 33 § ovan får ersättas av ett godkänt genomförande av simulator- och/eller flygträning enligt 30 §.

Typ- och befälhavarerfarenhet

35 § Följande tilläggskrav är tillämpliga för en befälhavare som är ny på flygplanstypen:

1. innan Kategori II- eller III-verksamhet utförs skall befälhavaren ha tjänstgjort under 50 timmar eller 20 sektorer som befälhavare inklusive produktionsflygning under övervakning på typen
2. 100 m skall läggas till tillämpliga RVR-minima för Kategori II eller Kategori III till dess att befälhavaren har tjänstgjort under 100 timmar eller 40 sektorer som befälhavare på typen inklusive produktionsflygning under övervakning.

Detta är dock inte tillämpligt om befälhavaren tidigare har kvalificerat sig för en Kategori II- eller III-verksamhet.

Start vid låga siktvärden (LVTO) med RVR lägre än 150/200 m

36 § Innan ett godkännande ges att utföra starter i RVR lägre än 150 m (lägre än 200 m för kategori D-flygplan) skall följande träning genomföras:

1. normal start med lägsta godkända RVR-minima
2. start med lägsta godkända RVR-minima med ett motorbortfall mellan V_1 och V_2 eller så snart som säkerheten tillåter
3. start med lägsta godkända RVR-minima med ett motorbortfall före V_1 som resulterar i en avbruten start.

37 § Den träning som krävs enligt 36 § skall genomföras i en godkänd simulator. Denna träning skall innefatta användning av varje särskild procedur och utrustning. I de fall ingen godkänd simulator finns kan Luftfartsstyrelsen godkänna att sådan träning utförs i ett flygplan utan kravet på lägsta RVR-minima.

38 § En befälhavare skall genomgå en kontroll innan starter vid låga siktvärden genomförs då RVR är lägre än 150 m (lägre än 200 m för kategori D-flygplan) i tillämpliga fall. Kontrollen kan ersättas av en med godkänt resultat genomförd simulator- och/eller flygträning föreskriven i 36 § vid en första övergång till en flygplanstyp.

Repetitionsutbildning/kontroll

39 § I samband med de normala kompetenskontrollerna måste piloten bekräfta sina kunskaper och sin förmåga att utföra de uppgifter som är förenade med de särskilda verksamhetskategorierna för vilka piloten är godkänd inklusive start vid låga siktvärden med RVR lägre än 150 m (lägre än 200 m för kategori D-flygplan). Under sådan repetitionsutbildning skall minst två inflygningar utföras av vilka en skall vara en avbruten inflygning och minst en start vid låga siktvärden med lägsta tillämpliga minima. Giltighetstiden för kontrollen skall vara 12 månader inklusive återstoden av utfärdandemånaden.

40 § För Kategori III-verksamhet skall en operatör använda en flygsimulator som är godkänd för Kategori III-träning.

5 kap. UNDANTAG

1 § Luftfartsstyrelsen kan medge undantag från dessa föreskrifter.

Övergångsbestämmelser

1. Denna författning träder i kraft den 1 september 2007 då Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (LFS 2006:28) Bestämmelser för Civil Luftfart – Driftbestämmelser (BCL-D) 1.17 Allvädersverksamhet – flygplan skall upphöra att gälla.
2. Om det i föreskrifter hänvisas till BCL-D 1.17 Operativa begränsningar för start och landning vid flygning enligt instrumentflygreglerna (väderminima), som enligt Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2006:35) om ändring i LFS 1978:3 upphävts, tillämpas i stället denna nya författning.

På Luftfartsstyrelsens vägnar

NILS GUNNAR BILLINGER

Christer Ullvetter