

**Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd  
om flygande räddningsenheter**



## Innehåll

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1 kap. Inledande bestämmelser .....</b>  | <b>1</b>  |
| Tillämpningsområde .....  | 1         |
| Grundläggande bestämmelser .....  | 1         |
| Definitioner och förkortningar .....  | 1         |
| <b>2 kap. Verksamhet med flygande SAR-enheter .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>3 kap. Krav på helikopter som används som flygande SAR-enhet.....</b>                                      | <b>5</b>  |
| Utrustning .....  | 6         |
| <b>4 kap. Behörighet och utbildning .....</b>   | <b>7</b>  |
| Grundkrav på flygbesättningen i en flygande SAR-enhet.....  | 7         |
| Grundkrav på övrig besättning i en flygande SAR-enhet .....   | 7         |
| Återkommande utbildning .....   | 8         |
| <i>Utbildningsprogram för hela besättningen .....</i>   | <i>8</i>  |
| <i>Utbildningsprogram för flygbesättningen.....</i>   | <i>8</i>  |
| Information till övriga personer som medföljer i en flygande SAR-<br>enhet.....                               | 9         |
| Krav på simulatorer .....   | 9         |
| <b>5 kap. Planering inför uppdrag med flygande SAR-enheter.....</b>   | <b>9</b>  |
| Ljusförhållanden vid flygning med NVIS.....   | 10        |
| <b>6 kap. Operativa procedurer och minima för nedgång till hovring i<br/>eget system över vattenyta .....</b> | <b>10</b> |
| Operativa procedurer .....  | 10        |
| Operativa minima för IFR.....   | 11        |
| <b>7 kap. Andra flygande räddningsenheter .....</b>   | <b>11</b> |
| <b>8 kap. Metoder och anropssignaler för flygande räddningsenheter.....</b>                                   | <b>11</b> |
| Metoder.....  | 11        |
| Anropssignaler.....   | 12        |
| <b>9 kap. Undantag .....</b>  | <b>12</b> |
| <b>Bilaga. Nedgång till hovring i eget system över vattenyta.....</b>   | <b>13</b> |



## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygande räddningsenheter;

**TSFS 2014:61**

Utkom från trycket  
den 3 oktober 2014

beslutade den 30 september 2014.

Transportstyrelsen föreskriver<sup>1</sup> följande med stöd av 7 kap. 2 §, 12 kap. 4 § samt 14 kap. 16 och 24 §§ luftfartsförordningen (2010:770) och beslutar följande allmänna råd.

**LUFTFART**

Serie OPS

### 1 kap. Inledande bestämmelser

#### Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter ska tillämpas när en operatör utövar verksamhet med flygande SAR-enheter i Sverige.

Vid räddningsinsatser som utförs av andra flygande räddningsenheter än flygande SAR-enheter ska 7 och 8 kap. tillämpas.

#### Grundläggande bestämmelser

2 § Grundläggande bestämmelser finns i

1. luftfartslagen (2010:500),
2. luftfartsförordningen (2010:770),
3. lagen (2003:778) om skydd mot olyckor, och
4. förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor.

#### Definitioner och förkortningar

3 § I dessa föreskrifter används följande förkortningar och begrepp med nedan angiven betydelse.

*ACO* (Aircraft Co-ordinator) befälhavare/enhet som koordinerar flygande räddningsenheter vid en räddningsinsats

<sup>1</sup>Se Europaparlamentets och rådets direktiv nr 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande informationssamhällets tjänster.

|  |   |
|--|---|
| <i>AGL</i>                             | (Above Ground Level) över underliggande mark eller vattenyta  |
| <i>AIP</i>                             | (Aeronautical Information Publication) publikation som ges ut av en stat eller på uppdrag av en stat och som innehåller varaktig information av betydelse för luftfarten  |
| <i>AMSL</i>                            | (Above Mean Sea Level) över havsytans medelnivå   |
| <i>andra flygande räddningsenheter</i> | enheter som har en kapacitet som efterfrågas av en räddningsledare men som inte uppfyller kraven på en flygande SAR-enhet   |
| <i>ATPL</i>                            | (Airline Transport Pilot Licence) trafikflygarcertifikat utan begränsningar   |
| <i>befälhavare</i>                     | (pilot-in-command) den pilot som har utsetts av operatören och som för befäl och ansvarar för att flygningen utförs på ett säkert sätt  |
| <i>beslutspunkt</i>                    | den punkt i en instrumentinflygning då kraven för visuella referenser inte är uppfyllda och procedur för avbruten inflygning därför ska påbörjas  |
| <i>CAT</i>                             | (Commercial Air Transport) kommersiell lufttransport  |
| <i>CPL</i>                             | (Commercial Pilot Licence) trafikflygarcertifikat med begränsningar   |
| <i>EBD</i>                             | (Emergency Breathing Device) nödluftsystem; hjälpmedel som ger möjlighet till andning när helikoptern är vattenfylld  |
| <i>flygande SAR-enhet</i>              | enhet vars huvudsakliga uppgift är att efterforska, lokalisera och undsätta nödställda samt stå i beredskap för nämnda uppgift i Sverige;<br>enheten har särskild utrustning och bemanning samt är utbildad och övad för uppgiften;<br>enheten har förmåga att pejla nödsändare, utföra vinschning och genomföra insatser i svåra väderförhållanden |
| <i>flyghöjd</i>                        | sammanfattande benämning för luftfartygs läge i vertikalled, uttryckt i höjd över underliggande terräng (AGL), höjd över visst referensplan, t.ex. en flygplats höjd över havet, höjd över havsytans medelnivå (AMSL) eller i flygnivå (FL)/meter standard (m STD)  |
| <i>flygsikt</i>                        | sikten framåt från luftfartygs förarplats under flygning  |

|                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| <i>FMS</i>                            | (Flight Management System) utrustning för navigering som bestämmer luftfartygets position genom att integrera navigationsuppgifter från en eller flera positionsgivare med information från luftfartygets fart- och höjdmätarsystem; funktion för vägledning i höjded kan ingå                     |
| <i>homing-funktion</i>                | utrustning som upptäcker nödsändning på nödfrekvenser och som leder en räddningsenhet till nödsändningens position   |
| <i>HUET</i>                           | (Helicopter Underwater Egress Training) träningsprogram för att ta sig ur en cockpit som är nedsänkt i vatten  |
| <i>IFR</i>                            | (Instrument Flight Rules) instrumentflygregler; regler och procedurer som ska följas när ett luftfartyg huvudsakligen flygs med hjälp av instrument för att möjliggöra kontroll av luftfartygets attityd, navigering och separation till hinder, terräng samt i viss utsträckning andra luftfartyg |
| <i>IMC</i>                            | (Instrument Meteorological Conditions) instrumentväderförhållanden; väderförhållanden uttryckta i värden för sikt, avstånd från moln samt molnbas lägre än fastställda minima för visuella väderförhållanden   |
| <i>ljuskällor i cockpit och kabin</i> | instrumentbelysning, varningsindikeringar, bildskärmar, kartläsarlampor, kabinbelysning och ficklampor   |
| <i>MCC</i>                            | (Multi Crew Cooperation) samarbete inom hela besättningen  |
| <i>MORA</i>                           | (Minimum Off Route Altitude) lägsta flyghöjd över definierat område; 1000 ft över högsta hinder inom det definierade området; publiceras på berörd sträckkarta i AIP   |
| <i>moving map</i>                     | av Transportstyrelsen accepterad kartinformation som utgår från det interna navigationssystemet och presenteras på en bildskärm i realtid  |
| <i>mörker</i>                         | tillstånd som anses råda under den tid mellan solnedgång och soluppgång då ett framträdande obelyst föremål inte tydligt kan urskiljas på avstånd över 8 km på grund av nedsatt dagsljus   |
| <i>NVIS</i>                           | (Night Vision Imaging System) visualiseringssystem för mörkerflygning; integration av alla enheter som krävs för att framgångsrikt och säkert använda bildförstärkare för mörkerseende vid helikopter verksamhet   |

|   |  |
|---|--|
| <i>operatör</i>                                   | en person, organisation eller ett företag som utför eller erbjuder sig att utföra verksamhet med luftfartyg  |
| <i>PPL</i>  | (Private Pilot Licence) privatflygarcertifikat   |
| <i>RNPI</i>                                       | (Required Navigation Performance) erforderliga navigeringsprestanda; innebär att luftfartyget kan navigera utmed avsedd flygväg med en noggrannhet av +/- 1 NM under 95 % av flygtiden   |
| <i>räddningsenhet</i>                             | övergripande benämning på enheter som kan medverka i en räddningsinsats  |
| <i>räddningsledare</i>                            | person som leder en räddningsinsats i enlighet med lagen (2003:778) om skydd mot olyckor   |
| <i>SAR</i>  | (Search And Rescue) efterforskning, lokalisering och undsättning   |
| <i>SAR-enhet</i>                                  | en mobil resurs som består av utbildad personal och som har utrustning för att genomföra snabba och effektiva efterforsknings- och räddningsinsatser   |
| <i>sikt</i>                                       | meteorologiskt begrepp som anger luftens genomskinlighet   |
| <i>tekniker</i>                                   | tekniker i flygtjänst som utför tekniska åtgärder före, under och efter flygningar; utför lastning/urlastning, samt övervakning under flygning av materiel och passagerare   |
| <i>terrängvarnings-system</i>                     | ett system i luftfartyg som kan varna föraren om luftfartyget riskerar oavsiktlig kontakt med mark eller hinder  |
| <i>utbildningshjälp-medel för flyg-simulering</i> | teknisk utrustning som i olika grad och funktion återger ett luftfartygs förarutrymme, flygegenskaper och omgivning  |
| <i>VFR</i>  | (Visual Flight Rules) visuelflygregler; regler som kan följas om väderförhållandena är tillräckligt goda för att luftfartygets pilot visuellt ska kunna kontrollera luftfartygets attityd, navigera och upprätthålla separation till hinder, terräng samt andra luftfartyg |
| <i>visuella referenser</i>                        | punkter i luftfartygets omgivning som medger en korrekt bedömning av flygläge och säkerställande av hinderfrihet   |



**VMC** (Visual Meteorological Conditions) visuella väderförhållanden; väderförhållanden uttryckta i värden för flygsikt, avstånd från moln, sikt samt molntäckeshöjd som är lika med eller högre än fastställda minimivärden.

## **2 kap. Verksamhet med flygande SAR-enheter**

**1 §** För verksamhet med flygande SAR-enheter krävs bruksflygtillstånd enligt 7 kap. luftfartslagen (2010:500).

För att erhålla sådant tillstånd krävs att operatören uppfyller bilaga III (DEL-ORO) och bilaga IV (DEL-CAT) till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, senast ändrad genom kommissionens förordning (EU) nr 71/2014.

Operatören ska också uppfylla

1. dessa föreskrifter,
2. kapitel I (HHO) i bilaga V (DEL-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012,
3. de krav som ställs i SpA.HEMS.110, SpA.HEMS.135, SpA.HEMS.145, SpA.HEMS.150 och SpA.HEMS.155 i kapitel J (HEMS) i bilaga V (DEL-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012 som är tillämpliga för verksamhet med flygande SAR-enheter, och
4. kapitel H (NVIS) i bilaga V (DEL-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012 för den operatör som bedriver SAR-verksamhet i mörker.

Verksamhet som avses i 14 kap. 6 § luftfartslagen ska, i stället för de krav som ställs i tredje stycket 2, 3 och 4, uppfylla de krav som ställs i särskilt beslut av Transportstyrelsen.

**2 §** Operatörens drifhandbok ska beskriva SAR-verksamheten.

## **3 kap. Krav på helikopter som används som flygande SAR-enhet**

**1 §** En helikopter som används som flygande SAR-enhet ska ha ett luftvärdighetsbevis enligt nationella bestämmelser, om helikoptern inte omfattas av krav på luftvärdighetsbevis enligt andra bestämmelser.

**2 §** En helikopter som används som flygande SAR-enhet ska vara certifierad i kategori A enligt bilaga I till förordning (EU) nr 965/2012. Flygningar ska så långt som möjligt genomföras i enlighet med prestandaklass 1. Om helikoptern förlorar dragkraften, ska befälhavaren göra allt för att begränsa den tid under vilken fara kan uppstå för personer ombord och personer på marken.

**3 §** En flygande SAR-enhet ska flygas i tvåpilotsystem. Helikoptern behöver inte vara certifierad för minst två piloter. Det är tillräckligt att den manövreras efter sådana rutiner.

## Utrustning

**4 §** En flygande SAR-enhet ska ha följande utrustning anpassad för verksamheten:

1. Radar anpassad för att presentera underliggande yta och väder (minimum 120 graders spaningsvinkel).
2. Styrautomat med SAR- och IFR-profiler som minst omfattar ”auto transition to hover” och ”hover och transition to flight”.
3. FMS med SAR- och flygfunktioner (approach, holding, enroute) som har en installation som medger redundans.
4. Utrustning för noggrann positionsbestämning (RNP1).
5. Terrängvarningssystem.
6. TCAD (Traffic Collision Avoidance Device) eller motsvarande funktion.
7. Moving map.
8. Räddningsvinsch som kan manövreras från såväl cockpit som kabin.
9. Pejlutrustning för nödsändare.
10. Två sökstrålkastare som manövreras av flygbesättningen. Sökstrålkastarna ska kunna riktas i både vertikal- och horisontalplan.
11. Minst två sökstrålkastare som manövreras av den övriga besättningen. Sökstrålkastarna ska kunna riktas i både vertikal- och horisontalplan.
12. Visualiseringssystem för mörkerflygning (NVIS).
13. Positions-, kollisionsvarningsljus och belysning i cockpit och kabin ska vara anpassade för NVIS enligt specifikation i SpA.NVIS.110 i bilaga V (DEL-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012.
14. Yttre belysning ska vara anpassad för NVIS.
15. Binokulär bildförstärkare av minst generation 3 för hela besättningen.
16. System för positionering och identifiering av fartyg.
17. System för färdplanering. Med system avses ett automatiserat hjälpmedel anpassat för enkel användning. Färdplaneringssystemet ska minst innehålla vikt och balansberäkning och finnas vid ordinarie baseringar.
18. Resersystem för räddningsvinsch (som lägst dimensionerad för att kunna vinscha den egna besättningen).
19. Nödkapningssystem för räddningsvinsch från såväl cockpit som kabin.
20. Nödbelysning enligt CAT.IDE.H.275 a) i kapitel D i bilaga IV (DEL-CAT) till förordning (EU) nr 965/2012.
21. System för säker transport av nödställda i kabinen när sittplatserna inte räcker till.

**5 §** NVIS-systemet ska integreras i operatörens underhållssystem för fortsatt luftvärdighet. NVIS-systemet ska minst omfatta

1. binokulär bildförstärkare för mörkerseende,
2. NVIS-filtrerade ljuskällor i cockpit och kabin,
3. NVIS-filtrerad yttre belysning,
4. helikopterkomponenter, och
5. utbildning.

**Allmänna råd**

*Ljuskällorna bör vara filtrerade så att läsbarheten är lika god i dagsljus som i mörker med bildförstärkare (NVIS adapted). Allt ljus över 645 nm bör vara filtrerat.*

**6 §** En flygande SAR-enhet ska ha möjlighet till snabb och tillförlitlig kommunikation med

1. förekommande räddningsledning (även angränsande länder),
2. förekommande räddningsenheter, och
3. ytbärgare som vistas utanför helikoptern under vinschoperation.

Ytbärgare som vistas utanför helikoptern under vinschoperation ska ha dubbelriktad kommunikation med den flygande SAR-enheten.

**4 kap. Behörighet och utbildning****Grundkrav på flygbesättningen i en flygande SAR-enhet**

**1 §** För att tjänstgöra som befälhavare krävs

1. ATPL och IFR-behörighet,
2. 1500 timmar som flygbesättning i helikopter varav minst 500 timmar i SAR-verksamhet,
3. 200 timmar IFR-erfarenhet varav minst 100 timmar i SAR-verksamhet,
4. MCC-behörighet,
5. 50 timmar NVIS-erfarenhet (gäller inte SAR-flygning dager), och
6. HUET och EBD-behörighet.

**2 §** För att tjänstgöra som pilot krävs

1. CPL med ATPL-teori och IFR-behörighet,
2. 500 timmar som flygbesättning i helikopter,
3. 100 timmar IFR-erfarenhet,
4. MCC-behörighet,
5. 20 timmar NVIS-erfarenhet (gäller inte SAR-flygning dager), och
6. HUET och EBD-behörighet.

**Grundkrav på övrig besättning i en flygande SAR-enhet**

**3 §** En tekniker som tjänstgör ombord ska inneha

1. medicinskt intyg klass 2,
2. behörighet för flygtekniker på aktuell typ,
3. särskild behörighet för tekniker på aktuell typ enligt bilaga III (Del 66) till kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter, och
4. HUET och EBD-behörighet.

**4 §** En ytbärgare/vinschoperatör ska inneha

1. medicinskt intyg klass 2,

2. särskild behörighet för ytbärgare och/eller vinschoperatör på aktuell helikoptertyp enligt operatörens utbildningsprogram, och
3. HUET och EBD-behörighet.

### **Återkommande utbildning**

#### *Utbildningsprogram för hela besättningen*

**5 §** Operatören ska ha ett utbildningsprogram som ger alla besättningsmedlemmar godtagbar kompetens att genomföra SAR-insatser under svåra förhållanden. Utbildningsprogrammet ska baseras på analyser av riskscenarier och på utvärderingar av genomförda SAR-insatser. Det ska vara så utformat att den tar hänsyn till samspelet i besättningen (human factors) och besättningens erfarenheter. Det ska ges regelbundet och minst omfatta

1. utbildning för samtliga typer av SAR-uppdrag,
2. flygtid som innehåller reella flygövningsmoment, och
3. HUET och EBD-träning.

Utbildningsprogrammet ska vara beskrivet i operatörens drifthandbok. Av beskrivningen ska det framgå hur operatören säkerställer att de som går utbildningen får avsedd kompetens och att färdigheten upprätthålls i alla moment. Det ska också klart framgå när flygövningsmomentet börjar och slutar.

Transportflygning räknas inte som övningstid. Övningsmoment kan ersättas med räddningsuppdrag av samma karaktär. Övningarna ska protokollföras och protokollen ska finnas tillgängliga enligt ORO.MLR.115 i bilaga III (DEL-ORO) till förordning (EG) nr 965/2012. Flygövningstiden ska redovisas enligt de procedurer som beskrivs i drifthandboken.

#### ***Allmänna råd***

*Övningarna bör återspegla de olika typer av uppdrag som kan förekomma inom det aktuella verksamhetsområdet. Om uppdragsfrekvensen i ett SAR-moment är hög bör övningstiden användas till mindre frekventa uppdragsprofiler. Eftersom anflygningstider kan variera beroende på var basen finns i förhållande till övningsområdet bör det tydligt anges när själva övningsmomentet pågår.*

#### *Utbildningsprogram för flygbesättningen*

**6 §** Flygbesättningen ska årligen utbildas i samarbete, beslutsprocesser och handlingsplaner för specifika och kritiska SAR-uppdrag. Detta ska övas i ett för ändamålet lämpligt utbildningshjälpmedel för flygsimulering, så att besättningsmedlemmarna är väl förtrogna med nödtåtgärder och procedurer. Flygbesättningens särskilda behov ska beskrivas i utbildningsprogrammet i enlighet med 5 §.

Simulatorträningen för flygbesättningen ska uppfylla 5 § och minst omfatta

1. NVIS-miljö,

2. momentvisa övningar som omfattar alla förekommande delar i nödchecklistan samt nödlandningar VMC och IMC land/hav i dager/mörker, och

3. uppdragsrealistiska övningar som motorstopp vid vinschning från fartyg, bergssida och högstammig skog i dager/mörker.

Träning i NVIS-miljö ska genomföras med binokulära bildförstärkare. Träningen ska omfatta de delar av nödchecklistan där NVIS påverkar cockpitarbetet eller manövreringen av helikoptern.

Särskild vikt ska läggas vid moment som inte är praktiskt möjliga att genomföra vid verklig flygning, som till exempel att utlösa vajerklippare (cable cutter) och flottörer (floats).

#### **Allmänna råd**

*Simulatorträning bör genomföras med hel besättning (MCC).*

### **Information till övriga personer som medföljer i en flygande SAR-enhet**

7 § Information till övriga personer som medföljer i en flygande SAR-enhet ska genomföras och dokumenteras så som anges i CAT.OP.MPA.170 i bilaga IV (DEL-CAT) till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.

### **Krav på simulatorer**

8 § En simulator som används för utbildning i samband med verksamhet med flygande SAR-enheter ska uppfylla de specifikationer som anges för Full Flight Simulator (FFS) level B, C eller D i bilagan till den europeiska byrån för luftfartssäkerhets beslut nr 2012/011/R.

## **5 kap. Planering inför uppdrag med flygande SAR-enheter**

1 § Vid planeringen och genomförandet av ett uppdrag får en flygande SAR-enhet tillämpa nedanstående väderminima vid VFR-flygning.

Tabell 1: Planeringsminima VFR

| <b>DAGER</b>     |                              |
|------------------|------------------------------|
| Molntäckeshöjd   | Sikt                         |
| 500 ft och högre | enligt lufrummets VFR-minima |
| 499 – 400 ft     | 1000 m*                      |
| 399 – 300 ft     | 2000 m                       |

| <b>MÖRKER</b>  |        |
|--|--------|
| Molntäckeshöjd   | Sikt   |
| 1200 ft**  | 2500 m |
| <p>* Under flygning får flygsikten sjunka till 800 meter under korta perioder, när land är inom synhåll och helikoptern framförs med en hastighet som ger god möjlighet att upptäcka alla hinder i tid och att undvika en kollision.</p>   |        |
| <p>** Under flygning får molntäckeshöjden reduceras till 1000 ft under korta perioder. Med NVIS får molntäckeshöjden reduceras till 500 ft under korta perioder, om flygningen vid behov kan övergå till IFR.<br/>Med NVIS får molnbasen reduceras till 500 ft, om flygningen vid behov kan övergå till IFR.</p> |        |

**Allmänna råd**

När det är tillåtet att flyga med sikt lägre än 5 km, bör inte sikten i flygriktningen vara mindre än det avstånd som helikoptern färdas på 30 sekunder. Anledningen är att piloten ska kunna upptäcka och undvika eventuella hinder (se tabell 2).

Tabell 2: Rekommenderade hastigheter

| <i>Sikt (meter)</i> | <i>Högsta hastighet (knop)</i> |
|---------------------|--------------------------------|
| 800                 | 50                             |
| 1 500               | 100                            |
| 2 000               | 120                            |

**Ljusförhållanden vid flygning med NVIS****Allmänna råd**

Operatören bör inhämta astronomiska och meteorologiska data som underlag för beräkningar av ljusförhållanden.

Vid en flygning med NVIS då ljusförhållandena är mindre än 1 mlux, är effekten av NVIS begränsad. Detta bör beaktas då en sådan flygning planeras.

**6 kap. Operativa procedurer och minima för nedgång till hovring i eget system över vattenyta****Operativa procedurer**

**1 §** I operatörens drifthandbok ska det stå beskrivet hur ett luftfartyg, utan yttre hjälpmedel, ska sjunka till hovring över en vattenyta. En sådan hovringsprocedur ska genomföras enligt beskrivningen i bilagan till dessa föreskrifter. Syftet är att säkerställa hinderfrihet.

**Allmänna råd**

*Rekognoserade platser med flygvägar för nedgång till hovring i eget system över vattenyta bör tas fram av operatören.*

**Operativa minima för IFR**

**2 §** Inflygningar med nedgång till hovring i eget system över vattenyta får endast utföras med kopplad autopilot.

Flygsikten efter nedgång till hovring i eget system över vattenyta får inte understiga 500 meter. Operatören kan, efter en säkerhetsvärdering för varje aktuell luftfartygstyp, ansöka hos Transportstyrelsen om att få tillämpa en lägre flygsikt, dock lägst 300 meter.

Flygbesättningen ska ha visuella referenser vid lägst 100 fots höjd för att få fortsätta hovringen över vattenytan med visuella referenser.

Om visuella referenser inte uppnås vid beslutspunkten ska nedgången avbrytas och proceduren för utflygning påbörjas.

**3 §** Nedgång till hovring i eget system över vattenyta utan kopplad autopilot får bara genomföras med visuella referenser.

**4 §** Flygning över hav på lägre höjd än 1000 fot ska planeras fritt från okända radarekon. Sträckflygning över hav får ske ned till lägst 500 fots höjd.

**7 kap. Andra flygande räddningsenheter**

**1 §** Andra luftfartyg än flygande SAR-enheter kan ingå i en efterforsknings- eller räddningsinsats, om räddningsledaren efterfrågar det. Ett sådant luftfartyg ska flyga efter de operativa bestämmelser som gäller för luftfartyget vid det aktuella tillfället. Luftfartygets förutsättningar och begränsningar ska meddelas till räddningsledaren. Det är befälhavarens ansvar att säkerställa att luftfartygets begränsningar inte överskrids.

**8 kap. Metoder och anropssignaler för flygande räddningsenheter****Metoder**

**1 §** När en räddningsledare har involverat en flygande SAR-enhet och/eller en annan flygande räddningsenhet i en räddningsinsats, ska enheterna använda de metoder som beskrivs i IAMSAR Manual Volume III (Doc 9731) utfärdad 2013 under förutsättning att metoderna är tillämpliga med hänsyn till rådande förhållanden. Om metoderna inte är tillämpliga, kan den flygande räddningsenheten föreslå ett annat lämpligt förfarande för räddningsledaren.

**2 §** När räddningsledaren har utsett en lämplig ACO-enhet, ska enheten ta hänsyn till de övriga ingående räddningsenheternas kapacitet och operativa begränsningar. ACO-enhetens funktion ska vara samverkande, rådgivande och stödjande.

**3 §** Vid en samordnad efterforskningsinsats med flygande SAR-enheter och/eller andra flygande räddningsenheter under VMC-förhållanden, ska höjddåtskillnaden mellan enheterna vara minst 500 fot. Alternativt ska enheterna geografiskt befinna sig minst 2 NM från varandra.

#### **Anropssignaler**

**4 §** Flygande räddningsenheter ska använda följande anropssignaler som prefix till ordinarie anropssignal eller som en specifik uppdragsanropssignal.

|                  |  |
|------------------|--|
| RESCUE           | luftfartyg med räddningsuppdrag  |
| SAREX            | luftfartyg som deltar i internationella eller nationella övningar  |
| AIR CO-ORDINATOR | luftfartyg som på uppdrag av en räddningsledare samordnar andra luftfartyg som deltar i en räddningsinsats |

### **9 kap. Undantag**

**1 §** Transportstyrelsen kan medge undantag från dessa föreskrifter.

---

Denna författning träder i kraft den 1 november 2014.

På Transportstyrelsens vägnar

STAFFAN WIDLERT

Annika Wallengren  
(Sjö- och luftfartsavdelningen)



## Bilaga. Nedgång till hovring i eget system över vattenyta

Nedgång till hovring i eget system över vattenyta får endast utföras om vattenytan omfattar en rektangulär yta som är minst 3 x 1,5 nautiska mil och landningen riktas mot en punkt mer än 0,3 nautiska mil från hinder i alla riktningar. Vid rekognoscerad bana kan kända hinder tillåtas inom vattenytans avgränsning. Det får inte finnas hinder närmare än 0,3 nautiska mil från färdlinjen, bortsett från låga kobbar, skär och sjömärken.

Inflygningssektorns minima ska vara minst 500 ft över hinder i sektorn. Sektorn ska omfatta en konformad yta, vars bredd är minst 2 nautiska mil i den yttre delen och 1,5 nautiska mil mot nedgångsytan, och vars längd är minst 4 nautiska mil.

Utflygningssektorns minima ska vara minst 500 ft över hinder i sektorn. Sektorn ska omfatta en konformad yta, vars bredd är 1,5 nautiska mil mot nedgångsytan och 2 nautiska mil i yttre delen, och vars längd är minst 4 nautiska mil.

In- och utflygningssektorerna behöver inte ligga i linje med nedgångsytan men vinklar större än 30 grader bör undvikas.

