

Information till utbildningsorganisationer.
Kontakt: flygutbildning@transportstyrelsen.se**Prestandabaserad navigering(PBN)**

Den 8 april trädde förordning 2016/539 i kraft. Förordningen är en ändring av Del-FCL och handlar i stora drag om utbildning och kontroller gällande prestandabaserad navigering.

Nedan listar vi några av de mer viktiga punkterna men vi uppmanar samtliga som själv innehar eller utbildar till instrumentbehörighet att läsa förordningen i detalj. Ni finner kommissionens förordning (EU) 2016/539 av den 6 april 2016 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011 vad gäller utbildning, testning och regelbunden kontroll av piloter för prestandabaserad navigering genom att klicka [här](#).

- Piloter får flyga i enlighet med procedurer för prestandabaserad navigering (PBN) endast efter det att de har beviljats PBN-befogenheter som ett tillägg till sin instrumentbehörighet (IR)
- IR-piloter utan PBN-befogenheter får endast flyga på flygvägar och inflygningar som inte kräver PBN-befogenheter, och inga PBN-punkter ska krävas för förnyelser av deras IR, till och med den 25 augusti 2020; efter det datumet ska PBN-befogenheter krävas för varje IR
- Pilotutbildningsorganisationer ska säkerställa att de IR-utbildningskurser de tillhandahåller inbegriper utbildning för PBN-befogenheter som uppfyller kraven i bilaga I (Del-FCL) senast den 25 augusti 2020
- Piloter får flyga i enlighet med procedurer för prestandabaserad navigering (PBN) endast efter det att de har beviljats PBN-befogenheter som ett tillägg till sin instrumentbehörighet (IR) Från och med den 25 augusti 2018

En pilot beviljas PBN-befogenheter när han eller hon uppfyller följande krav:

- Med godkänt resultat genomgått en kurs med teoriutbildning inklusive PBN
- Med godkänt resultat genomgått flygutbildning inklusive PBN
- Med godkänt resultat genomgått antingen ett flygprov i enlighet med tillägg 7(IR) eller ett flygprov eller en kompetenskontroll i enlighet med tillägg 9(typ/klass)
- Dokumentation om godkänt påvisande av PBN-kompetens ska, efter slutförande av det flygprov eller kompetenskontroll föras in i pilotens loggbok eller motsvarande dokumentation och undertecknas av den kontrollant som genomförde provet eller kontrollen.

Det kan också vara lämpligt, för de som utbildar till instrumentbehörighet att redan nu inventera sin luftfartygsflotta så att man säkerställer att materialet uppfyller kommande krav. Transportstyrelsen kommer löpande utkomma med mer information gällande detta.

ICAO har publicerat en PBN manual(ICAO Doc 9613) vilket kan vara värt att läsa för mer information. Information från ICAO rörande PBN finner ni [här](#)

UK CAA har publicerat CAP 773 vilket rör RNAV för privatflyg, ni finner den [här](#)

Skolchefsmöte

För år 2016 kommer vi återgå till hur Luftfartsinspektionen och Luftfartstyrelsen bedrev sina informationsmöten. Vi har sett att de ideella organisationerna har svårigheter att medverka på möten som hålls under veckodagar. Vi har därför beslutat att hålla två separata möten, ett för ATO och ett för RF. ATO kommer ha sitt möte under vecka 47 på Eurostop som tidigare.

För RF kommer ett möte hållas under slutet av november eller början av december i Norrköpingsområdet, mötet genomförs under helgen, troligen i Transportstyrelsens lokaler beroende på deltagarantalet.

Inbjudan och detaljer kommer under sommaren för både ATO och RF.

Remiss från EASA – NPA 2016-03 (A-F)

EASA har publicerat en remiss om förslag om uppdatering av Learning Objectives. Förutom uppdateringen så introduceras TEM (threat and error management) och ett nytt ämne ”Area KSA” (knowledge, skills and attitudes). Area KSA är inte avsett att examineras av myndigheten utan ska bedömas av respektive ATO. Ni kan läsa mer om remissen här: [Remiss från EASA \(NPA 2016-03\(A-F\) gällande Syllabus och Learning Objectives för ATPL, MPL, CPL och IR](#)

Remissvaren ska lämnas senast den 12/9 2016 på [EASA CRT application](#)

NCC/NCO

I augusti 2013 publicerade EU ett gemensamt regelverk för allmänflyget, dessa regler måste tillämpas senast tre år därefter. Regelverket är indelat i två nivåer av allmänflyg, en för s.k. komplexa luftfartyg (Del-NCC) och en för övriga luftfartyg (Del-NCO). De nya flygoperativa reglerna träder i kraft den 25 augusti 2016.

Det nya, europeiska regelverket för allmänflyg heter formellt ”Kommissionens förordning (EU) nr 800/2013 av den 14 augusti 2013 om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008”.

Del-NCC betyder ”Icke-kommersiell flygdrift med komplexa motordrivna luftfartyg” och Del-NCO betyder ”Icke-kommersiell flygdrift med andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg”.

De nya reglerna innehåller ett antal förändringar jämfört med de flygoperativa regler vi planerar och flyger efter idag. Några av skillnaderna är:

- Behörig myndighet är myndigheten i det land där luftfartyget är registrerat eller operatören är etablerad eller bosatt. Detta har betydelse om man flyger ett utlandsregistrerat luftfartyg
- Definitionen av dager/mörker har tagits bort och ersatts med början respektive slutet av den borgerliga skymningen. Detta finns i de redan gällande trafikreglerna (SERA)
- Lägsta flyghöjder enligt trafikreglerna (SERA)
- Väderminima enligt trafikreglerna (SERA)
- Speciell VFR enligt trafikreglerna (SERA)

Det som förändrats mest är strukturen på det nya regelverket. Sakinnehållet i reglerna är sig likt för det mesta, så hur vi praktiskt flyger våra flygplan förändras inte särskilt mycket. Det finns dock några områden där reglerna definitivt är annorlunda, t.ex. planeringsminima, prestandabegränsning speciellt om vi adderar ändringarna som SERA medfört.

Notera att NCC/NCO inte är applicerbart för bilaga II(annex II) luftfartyg. EU har även nyligen beslutat att flermotoriga turbopropflygplan som väger 5,700 kilo eller mindre ska följa Del-NCO.

Ni hittar den nya föreskriften om flygdrift för allmänflyg [här](#) och ytterligare information på vår hemsida [här](#).

Transportstyrelsen kommer för Del-NCO skapa informations kompendium vilket planeras publiceras under augusti månad.

Teoriexamination till PPL-certifikat enligt Del-NCO

Införandet av Del-NCO påverkar en del ämnen som ingår i teoretisk examination till PPL-certifikat. Teoriansvariga ombedes sätta sig in i vilka learning objectives som idag omfattas av nationella driftsbestämmelser och från och med den 25 augusti i stället omfattas av Del-NCO.

Införandet kommer påverka er som utbildningsorganisation och viss revidering av utbildningsmaterial krävs. Internutbildning inom er organisation kommer även troligen behövas.

Trafikregler för luftfart (SERA) Single European Rules of the Air (EU) 923/2012

Specifika väderminima för VFR-flygning finns i ”Trafikregler för luftfart” (SERA). Dessa regler trädde i kraft redan 2014 och tillämpas alltså redan. SERA ger staterna vissa möjligheter att utfärda kompletterande föreskrifter, t.ex. lägre sikt i okontrollerat luftrum. Detta har Transportstyrelsen gjort genom TSFS 2014:71, uppdaterad genom TSFS 2014:94. Tillämpningen av SERA är förklarad i Transportstyrelsens skrift ”Handbok Trafikregler – visuelflygregler (VFR) Handboken och mer information finner Ni [här](#).

Artikel 8.2

Artikel 8.2 i Del-FCL gör det möjligt för certifikatinnehavare som är innehavare av gällande certifikat och behörighet från tredje land att genom en utbildningsorganisation skola till motsvarande certifikat och behörighet med reducerad kurslängd. En ny reviderad blankett(L 1772-4) finns på vår hemsida. Vi har senaste tiden sett en ökning gällande denna typ av skolning och vill belysa följande:

- Sökande måste ha gällande behörighet, för sökande med certifikat utfärdande av FAA gäller FAR 61 section 61.56 och 61.57. I övriga fall gäller nationella regler från utfärdandestat.
- Vi måste verifiera certifikatets äkthet genom certifikatutfärdande myndighet. Verifikationen måste alltid sändas direkt till Transportstyrelsen, den får alltså inte passera via den sökande. Detta för att förhindra förfalskningar
- För sökande som innehar certifikat utfärdande av FAA verifierar vi äktheten genom den publika databasen
- Bedömning för varje behörighet måste ske. För normalfallet CPL/ME/IR måste alltså även mörker kontrolleras. Glöm inte heller att kontrollera om sökande vill ha med SEPL i sin reducerade skolning
- Sökande med helikoptercertifikat måste vara behörig på helikoptertypen. Om inte så måste typkurs genomföras
- När skolning sker genom reducerad utbildningstid måste samtliga utbildningsmoment som ingår i er träningsmanual kontrolleras
- Eventuell skillnadsutbildning och dess utbildningstid får inte ingå i ansökan om reducerad utbildning.

Ny frågebank för CPL- och ATPL examination

Vi har under en dryg månad jobbat tillsammans med vår it leverantör för att uppdatera frågebanken till EASA:s senaste utgåva ECQB 3. Tanken var att påbörja tester av systemet i slutet av maj för att sedan börja använda den nya frågebanken i början av juni. Då vi vill säkerställa att frågor som vi tidigare har blockerat fortsatt ska vara det även efter uppdateringen, har processen dragit ut på tiden. Vi kommer därför att påbörja tester under sommaren och vänta med att sätta ECQB 3 i produktion till andra halvan av augusti. Efter semestermånaderna finns då full bemanning på plats för att avhjälpa eventuella fel.

Integrerad ATP-kurs – flygplan, Tillägg 3, AMC 1 to Appendix 3A

Transportstyrelsen har efter samtal med övriga medlemsstater beslutat att tillåta en elev som genomgår integrerad utbildning(flygplan) att genomföra flygprovet för CPL(A) innan fas 5(MCC) är avslutad. Den sökande kommer, som tidigare, inte få sitt certifikat utfärdat innan fas 5 är genomförd.

Allmänt

Vi vill påminna om att all ärendehantering, som inte ingår i årsavgifter, debiteras enligt Transportstyrelsens avgiftsföreskrift. Detta gäller exempelvis vid dispensansökan från organisation eller person, avgift debiteras för nedlagt arbetstid även vid avslag för ansökan.

Ansökningshandlingar ska alltid sändas direkt till registraturen och aldrig till enskilda medarbetare. Om handlingar sänds direkt till enskilda medarbetare så riskerar man förlängd handläggningstid då vi ofta är på resande fot.

Generella frågor ställs till flygutbildning@transportstyrelsen.se och inte till enskilda medarbetare på grund av ovanstående anledning.

Glöm inte heller att alltid ange ärendenummer om ni fått sådant tilldelat(ex TSL 2016-xxxx) på era handlingar.

Övrigt

Sektionen för flygutbildning vill önska er alla en riktigt trevlig sommar, vi kommer under sommaren ha reducerad kapacitet men det finnas alltid minst en medarbetare inom respektive sakområde i tjänst och vi ses förhoppningsvis på skolchefsmötet.

Med vänlig hälsning



Daniel Wastesson
Flyginspektör