

# Kategorisering nationella luftfartyg

Jerry Köhlström

Sektionen för teknisk operation

# Nationella luftfartyg

- De luftfartyg som inte regleras av EASA, regleras nationellt av EU´s medlemsstater direkt.
- Det behöver inte bara handla om s.k. experimentklassade, utan kan vara godkända enligt ICAO och inneha ett ICAO- luftvärdighetsbevis.

*Så här hänger det ihop*

# Luftfartyg enligt ICAO

- Luftfartyg enligt ICAO "normalklass".
- Inom ICAO finns ingen "experimentklassning".  
Men det finns "restricted".
- Uppfyller inte luftfartygen ICAO Annex 8, så uppfyller de inte kraven för kommersiell transport.



Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council (BR)

Article 2 (Scope) (1) = Vilka civila luftfartyg EU vill reglera. (Finns med i typlista/produktlista)

Article 2 (Scope) (3)(a) = Reglerar inte statsluftfartyg (operation som statsluftfartyg) = military, customs, police, search and rescue, firefighting, border control, coastguard or similar activities or services under the control and responsibility of a Member State.

Article 2 (Scope) (8) = Opt-out, förslag på luftfartygstyper normalt är EASA-luftfartyg, men som varje nation ges möjlighet att själva reglera som nationella.



[EASA Produktlista/typlista](#)

”Luftfartyg, vilka är intressanta för EU att reglera.”

# EASA BR Bilaga I luftfartyg

- De övriga civila luftfartygen, som inte EU vill reglera, saknas på typlistan.
- Luftfartyg som avses i artikel 2.3 d

3. Denna förordning ska inte tillämpas på följande:

d) Konstruktion, produktion, underhåll och drift av luftfartyg vars drift innebär låg risk för flygsäkerheten, enligt förteckningen i bilaga I, samt personal och organisationer som deltar i sådan verksamhet, såvida inte ett certifikat har utfärdats eller har ansetts utfärdats för luftfartyget i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008.

# EASA BR Bilaga I Luftfartyg

ANNEX I

Aircraft referred to in point (d) of Article 2(3)

1. Categories of manned aircraft to which this Regulation does not apply:

(a) historic aircraft meeting the following criteria:

(i) aircraft whose:

- initial flight was before 1955, and
- production was limited to 20 aircraft between 1955 and 1975;

or

(ii) aircraft referred to in point (a) of Article 21(1) of Regulation (EU) No 1829/2003:

- a passenger aircraft;
- a major step in the development of aviation, or
- a major role played into the armed forces of a Member State;

or

**EXPERIMENT**

Saab 90B Safir  
Svenskt TC A8/58  
Normalklass= ICAO CofA

Piper PA-20 Pacer  
FAA TC 1A4  
Normalklass=ICAO CofA

Boeing DC-3C  
FAA Aircraft  
Specification A-669  
Normalklass=ICAO CofA



**EXPERIMENT**



RT  
EN

B



MTOM not exceeding 600 kg:



2.



**EXPERIMENT**





# EASA BR Artikel 2

- I artikel 2 (Scope), punkt 8 framkommer förslag på luftfartygskategorier som normalt är EASA-luftfartyg (s.k. opt-in), men som ett land får bestämma om de vill reglera och sätta krav själva, (s.k. opt-out.).



CS-LSA

CS-VLR

# Nationella 600/650 kg MTOM Opt-out luftfartyg BR Artikel 2 (*Ej Bilaga 1*)

8. A Member State may decide to exempt from this Regulation the design, production, maintenance and operation activities in respect of one or more of the following categories of aircraft:

(a) aeroplanes, other than unmanned aeroplanes, which have no more than two seats, measurable stall speed or minimum steady flight speed in landing configuration not exceeding 45 knots calibrated air speed and a maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member State, of no more than 600 kg for aeroplanes not intended to be operated on water or 650 kg for aeroplanes intended to be operated on water;

(b) helicopters, other than unmanned helicopters, which have no more than two seats and a MTOM, as recorded by the Member State, of no more than 600 kg for helicopters not intended to be operated on water or 650 kg for helicopters intended to be operated on water;

(c) sailplanes, other than unmanned sailplanes, and powered sailplanes, other than unmanned powered sailplanes, which have no more than two seats and a MTOM, as recorded by the Member State, of no more than 600 kg.

However, as regards the categories of aircraft referred to in the first subparagraph Member States may not take such a decision concerning aircraft in respect of which a certificate has been issued, or has been deemed to have been issued, in accordance with Regulation (EC) No 216/2008 or with this Regulation, or in respect of which a declaration has been made in accordance with this Regulation.

# Nationella 600/650 kg MTOM Opt-out luftfartyg BR Artikel 2 (*Ej Bilaga 1*)

I förordningen framkommer inget om vilken konstruktionsbas som länderna ska använda.

I princip skulle Sverige kunna certifiera luftfartyg mot CS-LSA, och ge ut ett TC. Men då har vi inte vunnit något.

I praktiken kommer Sverige att hantera dessa som vi idag hanterar konstruktionsbas för ultralätta.

Det öppnar också för att om en UL 450 kg MTOM kan få ett intyg från tillverkaren att den klarar MTOM, så kan det vara möjligt att uppgradera typspecifikationen och få ett nytt typintyg.

## Nationella 600/650 kg MTOM Opt-out

- Transportstyrelsen har nationella föreskrifter för alla dessa luftfartyg, UTOM för de nationella 600/650 kg MTOM Opt-out luftfartygen.
- Nationella föreskrifter tas fram löpande, för dessa nya luftfartyg behöver regler inom luftvärdighet, operativt, certifikat m.m införas.
- Beräknad tid för att dessa Opt-out regler införts i nationella förskrifter är sommaren 2020.

- De luftfartyg som innehar ett typcertifikat enligt ICAO, och som EASA inte tar upp i typlistan, är Normalklassade med ett Nationellt LVB enligt ICAO, och finns under Bilaga 1.
- Alla andra under Bilaga 1, är av Transportstyrelsen klassade som Experiment/Privat, och har som luftvärdighetshandling ett nationellt Flygtillstånd.