

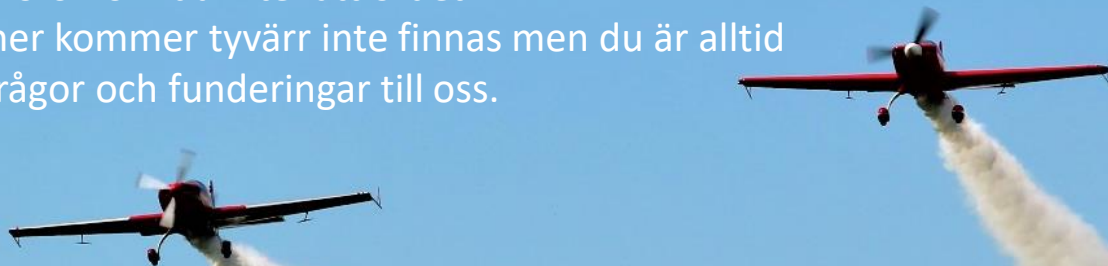
VÄLKOMNA TILL SEMINARIUM FÖR VERKSAMHETSOMRÅDET AVANCERAD FLYGNING

Då vi har ett stort antal deltagare ber vi dig vänligen
att stänga av din mikrofon om du inte fått ordet



Information

- Vi har en diger agenda, vi har därför ingen möjlighet att svara på frågor löpande under presentationen. Vi kommer öppna upp för frågor mellan presentationerna. Räck upp handen för att fråga muntligt eller skriv din fråga i chatten.
- Alla presentationer kommer läggas upp som PDF under ”genomförda seminarier” på Transportstyrelsens hemsida i slutet av november.
- Vänligen stäng av din mikrofon om du inte fått ordet
- Tid för djupare diskussioner kommer tyvärr inte finnas men du är alltid välkommen att mejla in frågor och funderingar till oss.



Agenda

-  18.00–18.15 Välkomnande till seminarium 1, och presentation av agendan samt föredragshållare
-  18.15–19.00 Översiktlig genomgång av EU-reglerna och hur man hittar dem
-  19.00–19.45 Specifika EU-regler för ABF
-  19.45–20.00 Paus
-  20.00–20.25 Nationella regelverk inklusive vägen framåt
-  20.25–20.30 Summering och avslut



Några ord om oss



Magnus Axelsson

magnus.axelsson@transportstyrelsen.se



Per Englund

per.englund@transportstyrelsen.se

070-712 54 46



Pontus Lindblom

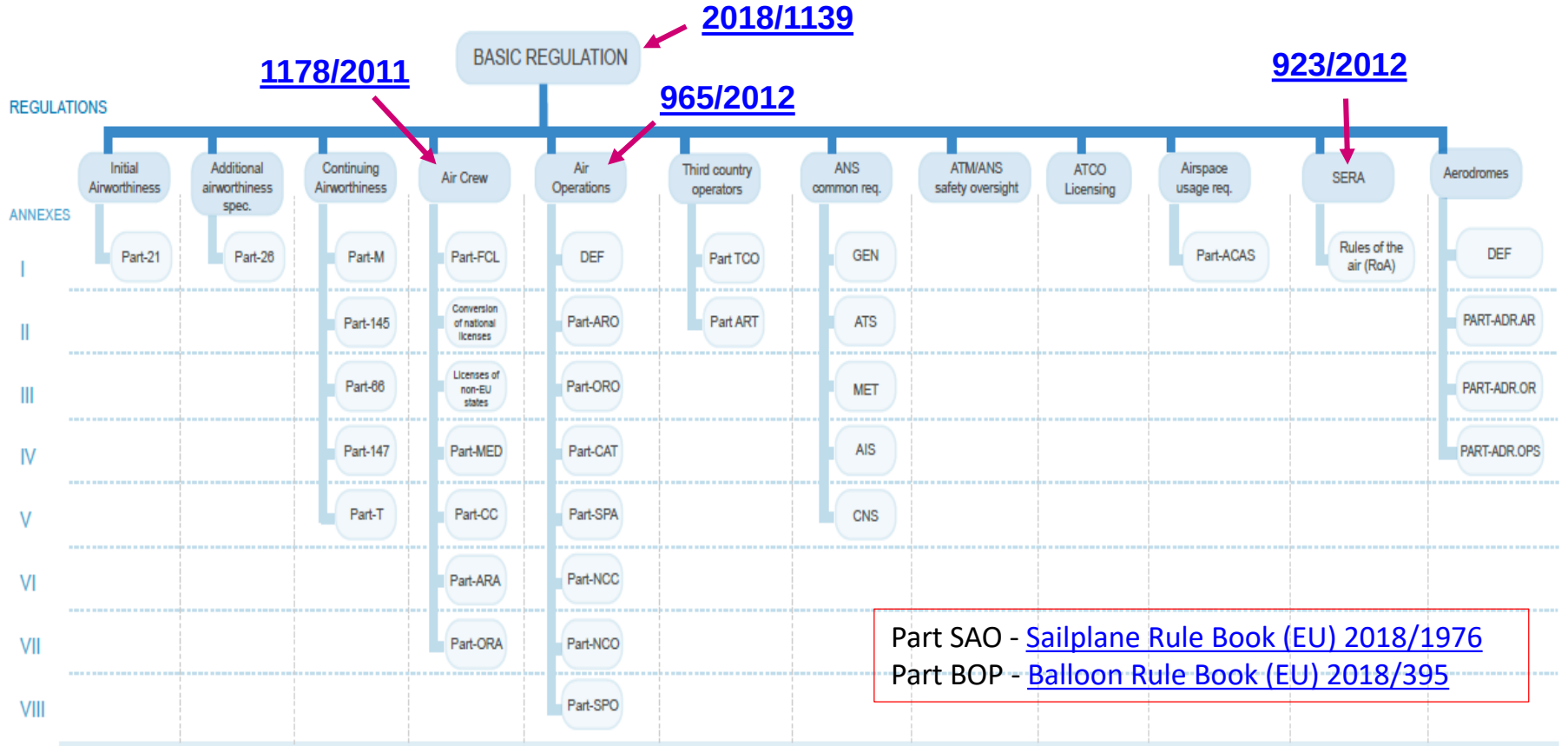
pontus.lindblom@transportstyrelsen.se

010-495 63 14

Sjö- och luftfartsavdelningen

Sektionen för helikopter och
allmänflyg

Övergripande regelstruktur



Övergripande regelstruktur

Basic Regulation (EU) nr 2018/1139

- SAMMANFATTNING (Cover Regulation)
- CHAPTER I – PRINCIPLES
- CHAPTER II – AVIATION SAFETY MANAGEMENT
- CHAPTER III – SUBSTANTIVE REQUIREMENTS
 - SECTION I – AIRWORTHINESS AND ENVIRONMENTAL PROTECTION
 - SECTION II – AIRCREW
 - SECTION III – AIR OPERATIONS
 - SECTION IV – AERODROMES
 - SECTION V – ATM/ANS
 - SECTION VI – AIR TRAFFIC CONTROLLERS
 - SECTION VII – UNMANNED AIRCRAFT
 - SECTION VIII – THIRD COUNTRY OPERATORS
- CHAPTER IV – JOINT CERTIFICATION, OVERSIGHT AND ENFORCEMENT SYSTEM
- CHAPTER V – THE EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY
- CHAPTER VI – FINAL PROVISIONS

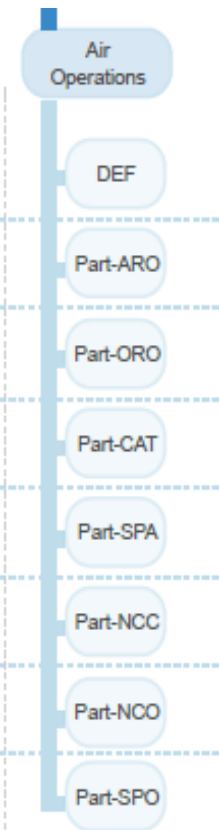
Övergripande regelstruktur

Basic Regulation (EU) nr 2018/1139

- ✓ ANNEX I Luftfartyg som EU inte reglerar
- ✓ ANNEX II Grundläggande luftvärdighetskrav
- ✓ ANNEX III Grundläggande miljökrav för tillverkning
- ✓ ANNEX IV Grundläggande krav på piloter/kabinpersonal/Instruktörer mm
- ✓ ANNEX V Grundläggande krav för luftfartsoperatörer
- ✓ ANNEX VI Grundläggande krav för behöriga organ/Qualified Entities (QE)
- ✓ ANNEX VII Grundläggande krav för flygplatser
- ✓ ANNEX VIII Grundläggande krav för flygtrafikledning
- ✓ ANNEX IX Grundläggande krav för obemannade luftfartyg (UAS)
- ✓ ANNEX X Correlation Table

Övergripande regelstruktur

Air operations, förordning (EU) nr. 965/2012



- ▶ Cover regulation
- ▶ ANNEX I – Definitions
- ▶ ANNEX II (Part-ARO)
- ▶ ANNEX III (Part-ORO)
- ▶ ANNEX IV (Part-CAT)
- ▶ ANNEX V (Part-SPA)
- ▶ ANNEX VI (Part-NCC)
- ▶ ANNEX VII (Part-NCO)
- ▶ ANNEX VIII (Part-SPO)

ABF

Aerobatic Flight (motor) definieras som "Specialised Operation" (SPO)

- SPO kan utföras i kommersiella syften (ORO+SPO), d v s flyguppvisning där man får tjäna pengar på flyguppvisningen
- SPO kan utföras i icke kommersiella syften (NCO + NCO.SPEC + NCO.SPEC.ABF)

Definition kommersiell trafik:

all luftfartygstrafik som mot ersättning eller annan form av gottgörelse är tillgänglig för allmänheten eller, om den inte är tillgänglig för allmänheten, bedrivs i enlighet med ett avtal mellan en flygoperatör och en kund (*flygdagsarrangör och publik i detta fall (reds. anm)*), varvid kunden saknar kontroll över flygoperatören.

Källa: Förordning (EG) 216/2008

Cover regulation art.6

Förordning (EU) nr 965/2012

4a. By way of derogation from Article 5(1) and (6), the following operations with other-than complex motor-powered aeroplanes and helicopters, may be conducted in accordance with Annex VII:

- a) cost-shared flights by private individuals, on the condition that the direct cost is shared by all the occupants of the aircraft, pilot included and the number of persons sharing the direct costs is limited to six;
- b) **competition flights or flying displays**, on the condition that the remuneration or any valuable consideration given for such flights is limited to recovery of direct costs and a proportionate contribution to annual costs, as well as prizes of no more than a value specified by the competent authority;
- c) introductory flights, parachute dropping, sailplane towing or aerobatic flights performed either by a training organisation having its principal place of business in a Member State and referred to in Article 10a of Regulation (EU) No 1178/2011, or by an organisation created with the aim of promoting aerial sport or leisure aviation, on the condition that the aircraft is operated by the organisation on the basis of ownership or dry lease, that the flight does not generate profits distributed outside of the organisation, and that whenever non-members of the organisation are involved, such flights represent only a marginal activity of the organisation.

Three biplanes are performing aerial stunts against a blue sky with wispy clouds. The central biplane is in a steep climb, leaving a thick, billowing trail of orange smoke. To its left, another biplane is banking, leaving a white smoke trail. To the right, a third biplane is also banking, leaving a white smoke trail. The overall scene is dynamic and visually striking.

Frågor?

Navigera i EASA Easy Access Rules

Your safety is our mission

Navigera till www.easa.europa.eu/en

Välj EASA Pro

< **EASA Light** 

for passengers, EU citizens & general public

Most popular

- Air Passengers' Safety & Wellbeing
- Urban Air Mobility
- Drones
- Sustainability

 **EASA Pro** >

for aviation authorities, industry professionals, job applicants & media

Most popular

- Regulations
- Type Certificates
- AMC & GM
- Newsroom
- Careers

Hovra med musen över "Regulations" för att få upp en lista med relevanta regelverk för luftfart

The screenshot shows the EASA website with a blue header navigation bar. The 'Regulations' menu is open, displaying a list of regulatory categories. On the left, there are promotional banners for staying informed and easy access to popular pages. On the right, there is a 'Most popular' section.

Header Navigation:

- Home
- The Agency
- Newsroom & Events
- Domains
- Regulations**
- Document Library
- Can We Help You?

Left Side Promotions:

- Want to stay informed?**
Access [EASA Pro](#), [Light](#) and [Community](#) with one account
- Stay informed, receive email and push notifications**

Regulations Menu (Open):

→ Basic Regulation	→ Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) — Provision of Services	→ Repository of Information
→ Initial Airworthiness	→ Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) — Ground Equipment	→ Other Regulations on the functioning of EASA
→ Additional Airworthiness Specifications	→ Air Traffic Controllers (ATCO)	→ Regulations in the area of aviation safety not stemming from the EASA Basic Regulation
→ Continuing Airworthiness	→ Airspace Usage Requirements (AUR)	→ Other Regulations in the area of civil aviation relating to environmental protection, not stemming from the EASA Basic Regulation
→ Aircrew	→ Standardised European Rules of the Air (SERA)	
→ Air Operations	→ Aerodromes (ADR)	
→ Balloons – Air Operations	→ Unmanned Aircraft Systems (UAS)	
→ Sailplanes – Air Operations	→ U-space	
→ Third Country Operators (TCO)	→ Information Security (IS)	

Right Side Promotions:

- Most popular**
- th IATA to safety**
- S spoofing**
- IEU Aviation environmental labelling**

Footer: 25 Jan 2024 - Press Release

Under

[Aircrew](#) finner du reglerna för certifikat, utbildning, PC, förlängningar med mera

[Air Operations](#) finner du de operativa flygreglerna

[Standardised European Rules of the Air \(SERA\)](#) finns trafikreglerna

The screenshot shows the EASA website's navigation bar and a dropdown menu for 'Regulations'. The navigation bar includes links for Home, The Agency, Newsroom & Events, Domains, Regulations, Document Library, and Can We Help You?. The 'Regulations' dropdown menu is open, displaying a list of regulatory categories. Four items are highlighted with pink boxes: 'Aircrew', 'Air Operations', 'Sailplanes - Air Operations', and 'Standardised European Rules of the Air (SERA)'. Other visible items in the menu include Basic Regulation, Initial Airworthiness, Additional Airworthiness Specifications, Continuing Airworthiness, Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) — Provision of Services, Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) — Ground Equipment, Air Traffic Controllers (ATCO), Airspace Usage Requirements (AUR), Repository of Information, Other Regulations on the functioning of EASA, Regulations in the area of aviation safety not stemming from the EASA Basic Regulation, and Other Regulations in the area of civil aviation relating to environmental protection, not stemming from the EASA Basic Regulation. On the left side of the page, there is a section titled 'Want to stay informed?' with icons for a police hat, a document, and a group of people, followed by the text 'Access EASA Pro, Light and Community with one account'. Below this is another icon of a document with a Wi-Fi signal and the text 'Stay informed, receive email and push notifications'. On the right side, there is a 'Most popular' section with a line graph icon and the text 'Most popular'. At the bottom right, there is a blue box with the text 'IEU Aviation environmental labelling'.

Home The Agency Newsroom & Events Domains Regulations Document Library Can We Help You?

Want to stay informed?

Access [EASA Pro](#), [Light](#) and [Community](#) with one account

Stay informed, receive email and push notifications

Easy Access to popular pages

Main stream

Type Certificate Data Sheets (TCDS)

[EASA.IM.P.1](#) - Hartzell

Regulations

- Basic Regulation
- Initial Airworthiness
- Additional Airworthiness Specifications
- Continuing Airworthiness
- Aircrew
- Air Operations
- Balloons – Air Operations
- Sailplanes – Air Operations
- Third Country Operators (TCO)
- Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) — Provision of Services
- Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) — Ground Equipment
- Air Traffic Controllers (ATCO)
- Airspace Usage Requirements (AUR)
- Standardised European Rules of the Air (SERA)
- Aerodromes (ADR)
- Unmanned Aircraft Systems (UAS)
- U-space
- Information Security (IS)
- Repository of Information
- Other Regulations on the functioning of EASA
- Regulations in the area of aviation safety not stemming from the EASA Basic Regulation
- Other Regulations in the area of civil aviation relating to environmental protection, not stemming from the EASA Basic Regulation

Most popular

IEU Aviation environmental labelling

25 Jan 2024 - Press Release

Välj "Air Operations" för att komma till dokumentet som innehåller de Europeiska operativa flygreglerna.

The screenshot shows the EASA website's navigation bar and a dropdown menu for 'Regulations'. The navigation bar includes links for Home, The Agency, Newsroom & Events, Domains, Regulations, Document Library, and Can We Help You?. The 'Regulations' dropdown menu is open, displaying a grid of regulatory categories. A pink arrow points to the 'Air Operations' link, which is also highlighted with a pink rectangle. Other categories include Basic Regulation, Initial Airworthiness, Additional Airworthiness Specifications, Continuing Airworthiness, Aircrew, Balloons - Air Operations, Sailplanes - Air Operations, Third Country Operators (TCO), Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) - Provision of Services, Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) - Ground Equipment, Air Traffic Controllers (ATCO), Airspace Usage Requirements (AUR), Standardised European Rules of the Air (SERA), Aerodromes (ADR), Unmanned Aircraft Systems (UAS), U-space, Information Security (IS), Repository of Information, and Other Regulations on the functioning of EASA. The 'Air Operations' link is the first item in the third column of the grid.

Home The Agency Newsroom & Events Domains Regulations Document Library Can We Help You?

Want to stay informed?

Access [EASA Pro](#), [Light](#) and [Community](#) with one account

Stay informed, receive email and push notifications

Easy Access to popular pages

Main stream

Type Certificate Data Sheets (TCDS)

EASA.IM.P.1 - Hartzell

Regulations

- Basic Regulation
- Initial Airworthiness
- Additional Airworthiness Specifications
- Continuing Airworthiness
- Aircrew
- Air Operations**
- Balloons - Air Operations
- Sailplanes - Air Operations
- Third Country Operators (TCO)
- Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) - Provision of Services
- Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) - Ground Equipment
- Air Traffic Controllers (ATCO)
- Airspace Usage Requirements (AUR)
- Standardised European Rules of the Air (SERA)
- Aerodromes (ADR)
- Unmanned Aircraft Systems (UAS)
- U-space
- Information Security (IS)
- Repository of Information
- Other Regulations on the functioning of EASA
- Regulations in the area of aviation safety not stemming from the EASA Basic Regulation
- Other Regulations in the area of civil aviation relating to environmental protection, not stemming from the EASA Basic Regulation

Most popular

with IATA to safety spoofing

IEU Aviation environmental labelling

25 Jan 2024 - Press Release

Air Operations



Commission Regulation (EU) No 965/2012 of 5 October 2012 — Air Operations

- Easy Access Rules: [Air Operations \(Regulation \(EU\) No 965/2012\)](#)

Air Operations officiella namn är
"Commision Regulation (EU) No 965/2012
of 5 October 2012 — Air Operations"

I dagligt tal brukar den lite slarvigt benämnas
"965an".

Klicka dig vidare till den konsoliderade versionen.

Consolidated version

Publication date	Title	
29/09/2023	 Easy Access Rules for Air Operations (Regulation (EU) No 965/2012)	

Regulations

Publication date	Title	
25/05/2023	Commission Implementing Regulation (EU) 2023/1020	
02/02/2023	Commission Implementing Regulation (EU) 2023/217	
02/02/2023	Commission Implementing Regulation (EU) 2023/203	 
14/11/2022	Commission Implementing Regulation (EU) 2022/2203	
17/12/2021	Commission Implementing Regulation (EU) 2021/2237	
05/08/2021	Commission Implementing Regulation (EU) 2021/1296	

Du har nu navigerat fram till sidan där du kan hämta det Europeiska flygoperativa regelverket förordning (EU) 965/2012 i *Easy Access Version*.

Scrolla ned på sidan till "Publications" och ladda ner dokumentet i PDF.

OBS, ta för vana att ladda ner en PDFen igen ibland då den kan uppdateras med nya tillägg.

[Klicka här för att gå direkt till denna sida](#)

Easy Access Rules for Air Operations (Regulation (EU) No 965/2012)

Revision 21, September 2023 — Available in pdf, online & XML format

POPULAR

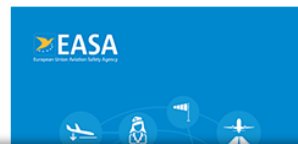
Login or register to stay informed

Publication Date: 29/09/2023

Related domains: Air Operations

Revision 21 from September 2023 of the **Easy Access Rules for Air Operations (EAR for Air OPS)** incorporates the new and amended Acceptable Means of Compliance and Guidance Material (AMC & GM) to Part APO, Part ORO, Part CAT, Part

SPA, Part
the 'HEM
the impl
[Regulation](#)
[Commission](#)
'HEMS R
dates (fo



Publications

Related Content

Publications

Visit the [Regulations page](#) to check if any rule was adopted after **29 Sep 2023**



Easy Access Rules for Air Operations (PDF)



Easy Access Rules for Air Operations (Online format)



Easy Access Rules for Air Operations (XML)

View technical XML documentation.

Har du öppnat PDFen i Adobe Acrobat klickar du på symbolen för bokmärke i vänsterkanten för att få fram innehållsförteckningen.

Öppnar du PDFen i exempelvis din webbläsare eller annan programvara finns vanligtvis en liknande symbol/funktion.

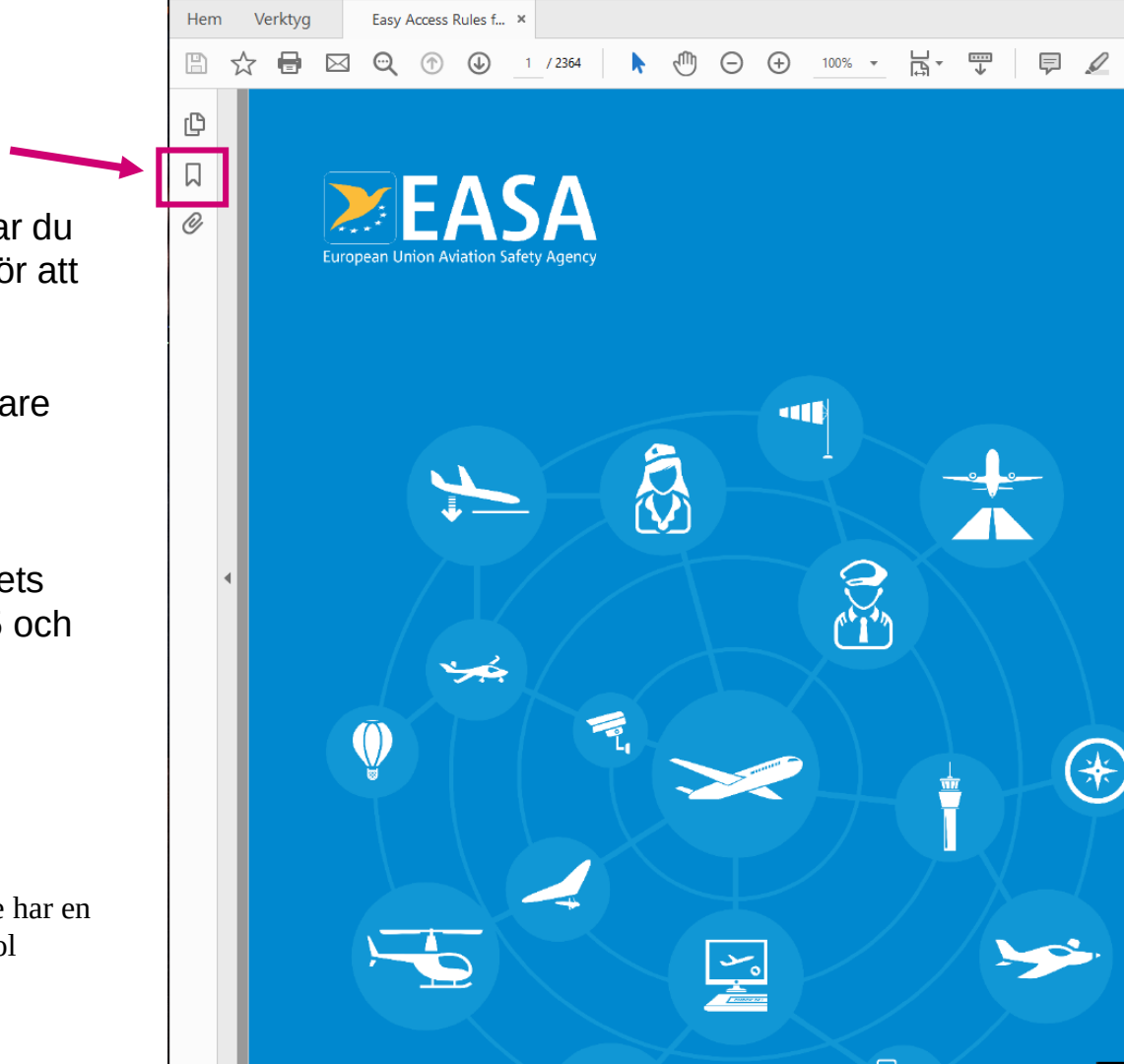
Detta är ett väldigt bra verktyg då dokumentets egen innehållsförteckning börjar på sidan 15 och slutar på sidan 93 (i denna version).

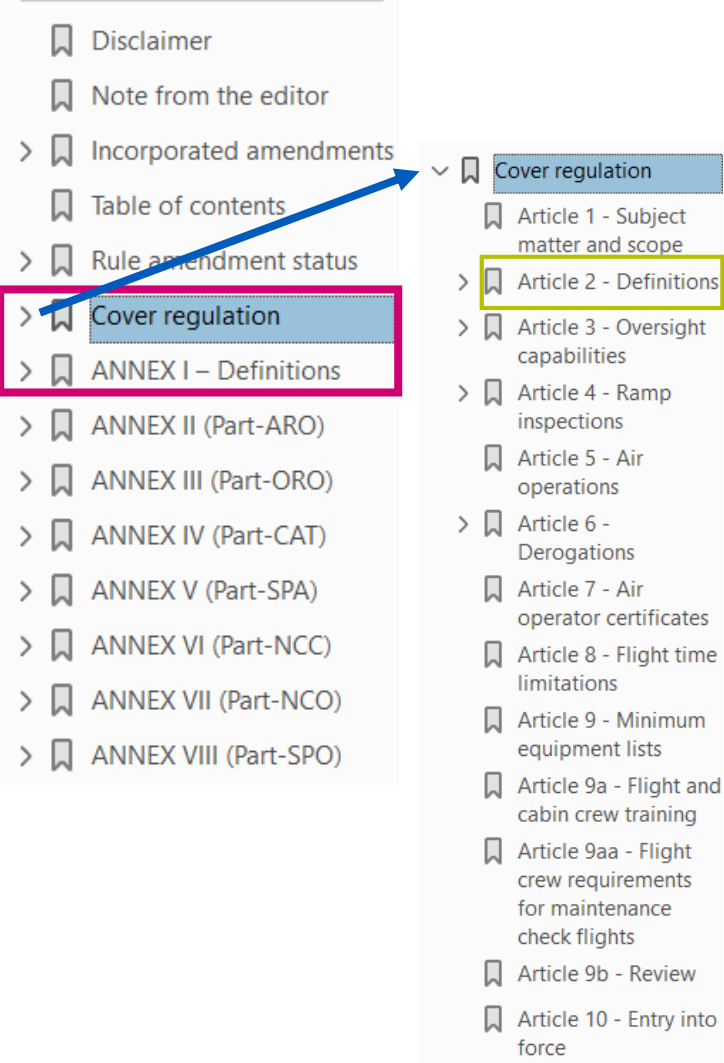


I Google chrome ser det ut såhär i vänsterkanten



Microsoft Edge har en liknande symbol





> Disclaimer	
> Note from the editor	
> Incorporated amendments	
> Table of contents	
> Rule amendment status	
> Cover regulation	Cover regulation
> ANNEX I – Definitions	Article 1 - Subject matter and scope
> ANNEX II (Part-ARO)	Article 2 - Definitions
> ANNEX III (Part-ORO)	Article 3 - Oversight capabilities
> ANNEX IV (Part-CAT)	Article 4 - Ramp inspections
> ANNEX V (Part-SPA)	Article 5 - Air operations
> ANNEX VI (Part-NCC)	Article 6 - Derogations
> ANNEX VII (Part-NCO)	Article 7 - Air operator certificates
> ANNEX VIII (Part-SPO)	Article 8 - Flight time limitations
	Article 9 - Minimum equipment lists
	Article 9a - Flight and cabin crew training
	Article 9aa - Flight crew requirements for maintenance check flights
	Article 9b - Review
	Article 10 - Entry into force

Med hjälp av innehållsförteckningen kan du enkelt navigera i dokumentet och leta fram de delar du är ute efter.

Klicka på pilarna för att ta fram underrubriker.

Första delen, Cover regulation, innehåller bland annat på vilka grunder regelverket tillämpas men även användbara definitioner i article 2.

Det finns även ett helt annex dedikerat till definitioner. (Annex I - Definitions)

- 🔖 Disclaimer
- 🔖 Note from the editor
- > 🔖 Incorporated amendments
- 🔖 Table of contents
- > 🔖 Rule amendment status
- > 🔖 Cover regulation
- > 🔖 ANNEX I – Definitions
- > 🔖 ANNEX II (Part-ARO)
- > 🔖 ANNEX III (Part-ORO)
- > 🔖 ANNEX IV (Part-CAT)
- > 🔖 ANNEX V (Part-SPA)
- > 🔖 ANNEX VI (Part-NCC)
- > 🔖 ANNEX VII (Part-NCO)
- > 🔖 ANNEX VIII (Part-SPO)

Den delen som är mest relevant för dig som flyger allmänflyg är del-NCO vilket är det annexet av förordningen som du skall följa om du flyger icke-kommersiellt med icke-komplexa luftfartyg.

NCO är kort för Non-commercial other than complex.

- ✓  ANNEX VII (Part-NCO)
- >  SUBPART A: GENERAL REQUIREMENTS
- >  SUBPART B: OPERATIONAL PROCEDURES
- >  SUBPART C: AIRCRAFT PERFORMANCE AND OPERATING LIMITATIONS
- >  SUBPART D: INSTRUMENTS, DATA AND EQUIPMENT
- >  SUBPART E: SPECIFIC REQUIREMENTS

Del-NCO är uppdelat i fem ”subparts”, eller kapitel skulle man kunna kalla det.

Det praktiska med Easy Access Rules-dokumenten är att alla annex har en liknande uppdelning av subparts så att man skall känna igen sig.

Del-NCO består av

- Subpart A: General requirements
- Subpart B: Operational procedures
- Subpart C: Aircraft performance and operating limitations
- Subpart D: Instruments, data and equipment
- Subpart E: Specific requirements

✓ SUBPART A:
GENERAL
REQUIREMENTS

> NCO.GEN.100
Competent
authority

NCO.GEN.101
Means of
compliance

NCO.GEN.103
Introductory flights

> NCO.GEN.104 Use
of aircraft included
in an AOC by an
NCO operator

> NCO.GEN.105
Pilot-in-command
responsibilities
and authority

NCO.GEN.110
Compliance with
laws, regulations
and procedure

> NCO.GEN.115
Taxiing of
aeroplanes

> NCO.GEN.120
Rotor engagement
– helicopters

> NCO.GEN.125
Portable electronic
devices

Öppnar du upp Subpart A – *General requirements* i innehållsförteckningen får du upp en lista med alla regelpunkter som Subpart A innehåller.

▲ ANNEX VII (Part-NCO)

▲ SUBPART A: GENERAL REQUIREMENTS

▶ NCO.GEN.100 Competent authority

NCO.GEN.101 Means of compliance

NCO.GEN.103
Introductory flights

▶ NCO.GEN.104 Use of aircraft included in an AOC by an NCO operator

▶ NCO.GEN.105 Pilot-in-command responsibilities and authority

NCO.GEN.110
Compliance with laws, regulations and procedure

▶ NCO.GEN.115 Taxiing of aeroplanes

Regelpunkternas struktur

Subpart A i del-NCO som handlar om generella krav börjar med NCO.GEN.100 *Competency authority*

NCO betyder att regeln hör hemma i annex VII del-NCO .GEN betyder subpart A General Requirements

De kan även ha tillägget .A eller .H
.A betyder att regeln gäller för Aeroplane (fixed wing),
.H betyder att regeln gäller för Helicopter

Alla regelpunkter i alla Easy Access Dokument har samma uppbyggnad.

- ✓  ANNEX VII (Part-NCO)
- ✓  SUBPART A:
GENERAL
REQUIREMENTS
- ✓  NCO.GEN.100
Competent
authority
-  GM1
NCO.GEN.100(b)
Competent
authority

Det går även att öppna upp regelpunkten i innehållsförteckningen om det finns ytterligare en underrubrik.

Ofta finns både tillhörande AMC & GM.

För NCO.GEN.100 finns bara ett GM som heter *GM1 NCO.GEN.100(b) Competent authority*

NCO.GEN.100 Competent authority

Regulation (EU) 2019/1384

- (a) The competent authority shall be the authority designated by the Member State where the aircraft is registered.
- (b) If the aircraft is registered in a third country, the competent authority shall be the authority designated by the Member State where the operator has its principal place of business, is established or is residing.

GM1 NCO.GEN.100(b) Competent authority

ED Decision 2019/019/R

DETERMINING THE PLACE WHERE AN OPERATOR IS RESIDING

For the purpose of Regulation (EU) No 965/2012, the concept of 'place where the operator is residing' is mainly addressed to a natural person.

The place where the operator resides is the place where the operator complies with his or her tax obligations.]

Several criteria can be used to help determining a person's place of residence. These include, for example:

- (a) the duration of a person's presence on the territory of the countries concerned;
- (b) the person's family status and ties;
- (c) the person's housing situation and how permanent it is;
- (d) the place where the person pursues professional or non-profit activities;
- (e) the characteristics of the person's professional activity;
- (f) the Member State where the person resides for taxation purposes.

- ✓ ▢ ANNEX VII (Part-NCO)
 - > ▢ SUBPART A:
GENERAL
REQUIREMENTS
 - > ▢ SUBPART B:
OPERATIONAL
PROCEDURES
 - > ▢ SUBPART C:
AIRCRAFT
PERFORMANCE AND
OPERATING
LIMITATIONS
 - ✓ ▢ SUBPART D:
INSTRUMENTS, DATA
AND EQUIPMENT

- ✓ ▢ SUBPART D:
INSTRUMENTS, DATA
AND EQUIPMENT

- > ▢ SECTION 1 –
Aeroplanes

- > ▢ SECTION 2 –
Helicopters

- ✓ ▢ SECTION 1 –
Aeroplanes
 - > ▢ NCO.IDE.A.100
Instruments and
equipment –
general
 - ✓ ▢ NCO.IDE.A.105
Minimum
equipment for
flight

En subpart kan även ha flera sektioner.

Subpart-D är uppdelad i två sektioner.

En subpart för regelpunkter som gäller aeroplane (fixed wing)

De heter NCO.IDE.A.xxx

En subpart för regelpunkter som gäller helikopter

De heter NCO.IDE.H.xxx

✓ SUBPART D:
INSTRUMENTS, DATA
AND EQUIPMENT

✓ SECTION 1 –
Aeroplanes

> NCO.IDE.A.100
Instruments and
equipment –
general

→ ✓ NCO.IDE.A.105
Minimum
equipment for
flight

→ NCO.IDE.A.105
Minimum
equipment for
flight

→ GM1
NCO.IDE.A.105
Minimum
equipment for
flight

Under subpart-D, section 1 som innehåller regler gällande instrument, data och utrustning för fixed wing aeroplanes finns NCO.IDE.A.105 som har ett tillhörande AMC och ett GM.

Detta innebär att regeln innehåller tre "nivåer"

Den innehåller en
IR – Implementing Rule

NCO.IDE.A.105 Minimum equipment for flight

Regulation (EU) No 800/2013

AMC – Acceptable Means of Compliance

AMC1 NCO.IDE.A.105 Minimum equipment for flight

ED Decision 2021/005/R

GM – Guidance Material

GM1 NCO.IDE.A.105 Minimum equipment for flight

ED Decision 2021/005/R

Man kan enkelt skilja på dem genom färgen på rubriken.
IR har en blå bakgrund, AMC har gul, GM har grön.

IR – Implementing Rule

NCO.IDE.A.105 Minimum equipment for flight

Regulation (EU) No 800/2013

A flight shall not be commenced when any of the aeroplane instruments, items of equipment or functions required for the intended flight are inoperative or missing, unless:

- (a) the aeroplane is operated in accordance with the MEL, if established; or
- (b) the aeroplane is subject to a permit to fly issued in accordance with the applicable airworthiness requirements.

Easy Access Rules är konsoliderade dokument som är en sammanställning av alla rättsakter och kompletteringar/ändringar av grunddokumentet för att göra det mer överskådligt.

Alla IR tillhör en förordning eller genomförandeförordning. Regulation eller implementing regulation på engelska.

Vilken det är syns väldigt litet i det högra hörnet av rubriken. Egentligen ingenting du behöver bry dig om.

En IR brukar även kallas lite slarvigt för "hard law" då det är en regelpunkt i en förordning.

Förordningar

En förordning är en bindande rättsakt som alla EU-länder måste tillämpa i sin helhet så snart den träder i kraft, utan att införliva den i nationell lagstiftning.

Genomförandeakter

I en genomförandeakt kan kommissionen fastställa regler för att se till att EU:s lagstiftning tillämpas på samma sätt i hela EU. Den är rättsligt bindande och antas i samråd med kommittéer som består av EU-ländernas företrädare.

Källa: https://commission.europa.eu/law/law-making-process/types-eu-law_sv

AMC – Acceptable Means of Compliance

AMC1 NCO.IDE.A.105 Minimum equipment for flight

ED Decision 2021/005/R

MANAGEMENT OF THE STATUS OF CERTAIN INSTRUMENTS, EQUIPMENT OR FUNCTIONS

The operator should control and retain the status of the instruments, equipment or functions required for the intended operation, that are not controlled for the purpose of continuing airworthiness management.

Ett AMC är som ett förtydligande av en IR.

Här finns förklarat vad som förväntas av dig för att leva upp till regelkravet i en IR.

Ett AMC brukar kallas för 'soft law' men skall följas om du inte kan visa upp att du på ett annat sätt kan leva upp till regelkraven på ett godtagbart sätt. Då kallas det för AltMoc. Detta är generellt sett mer för organisationer och inget som en privatflygare gör.

Definitionen av AMC:

Acceptable means of compliance are non-binding standards issued by EASA which may be used by persons and organisations to demonstrate compliance with [Regulation \(EU\) 2018/1139](#) and the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof.

AMC – Acceptable Means of Compliance

Frågor och svar om AMC som EASA har publicerat

Am I obliged to follow an AMC?

AMC illustrate a means to comply with the rule, but not the only means: they are non-binding. So you are not obliged to follow an EASA AMC, and may choose other means to demonstrate compliance with the rules.

Why should I follow an AMC?

Because if you follow the EASA AMC there is a presumption that you comply with the rules, and competent authorities will recognise that compliance without the need for any further demonstration of compliance from your side. If you choose to use alternative means to comply with the rule, you will need to demonstrate compliance with the rule to your competent authority. The burden of proof of compliance rests fully with you.

Can competent authorities approve alternative means of compliance (AltMoC) ?

Yes, provided that it is demonstrated that these alternative means provide for compliance with the rules. Regulated persons may propose an alternative means of compliance (AltMoC) to their competent authority, and, provided they can demonstrate that compliance with the rules is achieved, the competent authority may approve such AltMoC. It is important to note that this approval will be granted on an individual basis: Other applicants wishing to make use of the same AltMoC must obtain individual approval from their competent authority.

källa: <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/faqs/acceptable-means-compliance-amc-and-alternative-means-compliance-altmoc>

AMC – Acceptable Means of Compliance

Frågor och svar om AMC som EASA har publicerat

What are alternative means of compliance (AltMoC)?

Implementing Rules of the EASA Basic Regulation define AltMoC as follows:

'Alternative means of compliance' mean those means that propose an alternative to an existing Acceptable Means of Compliance or those that propose new means to establish compliance with Regulation (EU) 2018/1139 (Regulation (EC) No 216/2008 for CH, IS, LI and NO) and its Implementing Rules for which no associated AMC have been adopted by the Agency.

Complementing the legal provisions, the Agency has developed further criteria that may be used to characterise an AltMoC:

- It is technically different in character to the published EASA AMC;
- A form included in EASA AMC is changed in layout or by adding/deleting fields;
- A change of numbering, e.g. table of contents of the Operations Manual, is not per se an AltMoC, only if the order or numbering of whole chapters is changed (e.g. Chapter 7 becomes Chapter 8).

Editorial changes to an EASA AMC are not considered to constitute an AltMoC.

Please note that the above can only be a general guideline. Organisations and competent authorities may need to evaluate each case to establish if a means of compliance is an AltMoC.

^ The implementing rule has no corresponding EASA AMC. Consequently, is any means of compliance an AltMoC? ^

We need to distinguish between new means of compliance proposed by competent authorities and those by organisations.

If the competent authority proposes a means of compliance for use by organisations, it is most likely an AltMoC. The reason is that the AltMoC might express expectations that need to be met by the regulated entities so as to establish rule compliance.

Conversely, if the competent authority establishes a means of compliance for itself (i.e. to Part-ARX) or an organisation proposes a means of compliance, it might be a description of an organisational process or standard operating procedure, implementing for example a prescriptive implementing rule. Process descriptions or detailed standard operating procedures reflecting the work of an individual entity are not *per se* AltMoC.

Nevertheless, the above can only be a general guideline. Organisations and competent authorities may need to evaluate each case to establish if a means of compliance is an AltMoC.

GM – Guidance Material

GM1 NCO.IDE.A.105 Minimum equipment for flight

ED Decision 2021/005/R

MANAGEMENT OF THE STATUS OF CERTAIN INSTRUMENTS, EQUIPMENT OR FUNCTIONS

- (a) The operator should define responsibilities and procedures to retain and control the status of instruments, equipment or functions required for the intended operation, that are not controlled for the purpose of continuing airworthiness management.
- (b) Examples of such instruments, equipment or functions may be, but are not limited to, equipment related to navigation approvals as FM immunity or certain software versions.

Som namnet antyder är GM en förklaring till innehållet i IR och AMC för att ytterligare hjälpa till att förstå hur regeln skall tolkas.

Definitionen av GM:

Guidance material is non-binding material issued by EASA which helps to illustrate the meaning of a requirement or specification and is used to support the interpretation of [Regulation \(EU\) 2018/1139](#), the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof, certification specifications and acceptable means of compliance.

→ Basic Regulation	→ Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) — Provision of Services
→ Initial Airworthiness	→ Air Traffic Management/Air Navigation Services (ATM/ANS) — Ground Equipment
→ Additional Airworthiness Specifications	→ Air Traffic Controllers (ATCO)
→ Continuing Airworthiness	→ Airspace Usage Requirements (AUR)
→ Aircrew	→ Standardised European Rules of the Air (SERA)
→ Air Operations	→ Aerodromes (ADR)
→ Balloons – Air Operations	→ Unmanned Aircraft Systems (UAS)
→ Sailplanes – Air Operations	→ U-space
→ Third Country Operators (TCO)	→ Information Security (IS)

EASY ACCESS RULES FÖR DIG SOM ALLMÄNFLYGPILOT
(icke-kommerisell flygning, icke-komplexa luftfartyg)

- [BASIC REGULATION | 2018/1139](#)
- [AIRCREW | 1178/2011](#)
 - Part-FCL (Annex I)
 - Part-MED (Annex IV)
- [AIR OPERATIONS | 965/2012](#)
 - Part-NCO (Annex VII)
- [SERA | 923/2012](#)
- [BALLOONS – AIR OPERATIONS | 2018/395](#)
- [SAILPLANES – AIR OPERATIONS | 2018/1976](#)
- [OCCURENCE REPORTING | 376/2014](#)
(ej med i listan)

Frågor?



Agenda

-  ~~18.00–18.15 Välkomnande till seminarium 1, och presentation av agendan samt föredragshållare~~
-  ~~18.15–19.00 Översiktlig genomgång av EU-reglerna och hur man hittar dem~~
-  19.00–19.45 Specifika EU-regler för ABF
-  19.45–20.00 Paus
-  20.00–20.25 Nationella regelverk inklusive vägen framåt
-  20.25–20.30 Summering och avslut



► SUBPART A: GENERAL
REQUIREMENTS

▲ SUBPART E: SPECIFIC
REQUIREMENTS

► SECTION 1 – General

► SECTION 2 –
Helicopter external
sling load operations
(HESLO)

► SECTION 3 – Human
external cargo
operations (HEC)

► SECTION 4 –
Parachute operations
(PAR)

► SECTION 5 –
Aerobatic flights (ABF)

► SECTION 6 –
Maintenance Check
Flights (MCF)

NCO.SPEC

Förordning (EU) nr 965/2012

*För alla typer av icke-kommersiell
flygning med icke-komplexa
luftfartyg som går utanför de
"normala" ramarna finns
tilläggsregler som skall följas.*



- ▶ NCO.SPEC.100
Scope
- ▶ NCO.SPEC.105
Checklist
- ▶ NCO.SPEC.110
Pilot-in-command
responsibilities and
authority
- ▶ NCO.SPEC.115
Crew
responsibilities
- NCO.SPEC.120 Task
specialists
responsibilities
- ▶ NCO.SPEC.125
Safety briefing
- NCO.SPEC.130
Minimum obstacle
clearance altitudes
– IFR flights
- NCO.SPEC.145

NCO.SPEC.100

Section 1 innehåller regelkrav som skall följas för alla typer av specialiserad flygning vilket beskrivs under *NCO.SPEC.100 Scope*

NCO.SPEC.100 Scope

Regulation (EU) 2015/140

This subpart establishes specific requirements to be followed by a pilot-in-command conducting non-commercial specialised operations with other-than complex motor-powered aircraft.

AMC1 NCO.SPEC.100 Scope

ED Decision 2019/019/R

CRITERIA

The pilot-in-command should consider the following criteria to determine whether an activity falls within the scope of specialised operations:

- (a) the aircraft is flown close to the surface to fulfil the mission;
- (b) abnormal manoeuvres are performed;**
- (c) special equipment is necessary to fulfil the mission and which affects the manoeuvrability of the aircraft;
- (d) substances are released from the aircraft during the flight where these substances are either harmful or affect the manoeuvrability of the aircraft;
- (e) external loads or goods are lifted or towed;
- (f) persons enter or leave the aircraft during flight; or
- (g) the flight falls under the definition of 'maintenance check flight'.

LIST OF SPECIALISED OPERATIONS

(a) Specialised operations include the following activities:



- (10) construction work flights, including stringing power line operations, clearing saw operations;
- (11) oil spill work;
- (12) avalanche mining operations;
- (13) survey operations, including aerial mapping operations, pollution control activity;
- (14) news media flights, television and movie flights;
- (15) special events flights, including such as flying display, competition flights;
- (16) aerobatic flights;
- (17) animal herding and rescue flights and veterinary dropping flights;
- (18) maritime funeral operations;
- (19) scientific research flights (other than those under Annex I to Regulation (EU) 2018/1139);
- (20) cloud seeding; and
- (21) maintenance check flights.

(b) For other operations, the pilot-in-command can apply the criteria specified in [AMC1 NCO.SPEC.100](#) to determine whether an activity falls within the scope of specialised operations.

Det finns även ett GM som förtydligar ytterligare vad som anses vara specialiserad flygning



NCO.SPEC.105 Checklist

NCO.SPEC.105 Checklist

Regulation (EU) No 379/2014

- (a) Before commencing a specialised operation, the pilot-in-command shall conduct a risk assessment, assessing the complexity of the activity to determine the hazards and associated risks inherent in the operation and establish mitigating measures.
- (b) A specialised operation shall be performed in accordance with a checklist. Based on the risk assessment, the pilot-in-command shall establish such checklist appropriate to the specialised activity and aircraft used, taking account of any section of this subpart.
- (c) The checklist that is relevant to the duties of the pilot-in-command, crew members and task specialists shall be readily accessible on each flight.
- (d) The checklist shall be regularly reviewed and updated, as appropriate.

Vid specialiserad flygning måste du ha en anpassad checklista som skall uppfylla vissa krav



▲ SECTION 1 – General

▶ NCO.SPEC.100

Scope

▲ NCO.SPEC.105

Checklist

GM1

NCO.SPEC.105

Checklist

GM2

NCO.SPEC.105

Checklists



*Det finns två GM för att hjälpa till
att skapa en checklista för
specialiserad flygning*

GM1 och GM2 till NCO.SPEC.105

GM1 NCO.SPEC.105 Checklist

ED Decision 2014/016/R

DEVELOPMENT OF CHECKLISTS

For developing the checklist, the pilot-in-command should duly take into account at least the following items:

GM1 innehåller en punktlista med förslag på rubriker som bör ingå. Ni kan självklart lägga till fler rubriker själva om nödvändigt.

GM2 NCO.SPEC.105 Checklists

ED Decision 2014/016/R

TEMPLATE FORMS

The following templates are examples, which could be used for developing checklist.

GM2 innehåller mallar som kan användas för att skapa checklistan.

GM1 NCO.SPEC.105

For developing the checklist, the pilot-in-command should duly take into account at least the following items:

Nature and complexity of the activity

- (1) the nature of the flight and the risk exposure, e.g. low height;
- (2) the complexity of the activity taking into account the necessary pilot skills and level of experience, ground support, safety and individual protective equipment;
- (3) the operational environment and geographical area, e.g., congested hostile environment, mountainous areas, sea areas, or desert areas;
- (4) the result of the risk assessment and evaluation;

Aircraft and equipment

- (1) the category of aircraft to be used for the activity should be indicated, e.g. helicopter/aeroplane, single/multi-engined;
- (2) all equipment required for the activity should be listed;

Crew members

- (1) crew composition;
- (2) minimum crew experience and training provisions; and
- (3) recency provisions;

Task specialists

- (1) description of the task specialists' function(s)
- (2) minimum crew experience and training provisions; and
- (3) recency provisions;
- (4) Briefing;

Aircraft performance

This chapter should detail the specific performance requirements to be applied, in order to ensure an adequate power margin;

Normal procedures and emergency procedures

- (1) operating procedures for the flight crew, including the coordination with task specialists;
- (2) ground procedures for the task specialists;

Ground equipment

This chapter should detail the nature, number and location of ground equipment required for the activity;

Records

It should be determined which records specific to these flight(s) are to be kept, such as task details, aircraft registration, pilot-in-command, flight times, weather and any remarks, including a record of occurrences affecting flight safety or the safety of persons or property on the ground.

GM2 NCO.SPEC.105

The following templates are examples, which could be used for developing checklist.

*Det finns fyra
exempelmatriser i GM2,
här är den första.*

*Template form A
Risk assessment (RA)*



Date:	RA of Responsible:
Purpose:	
Type of operation and brief description:	
Participants, working group:	
Preconditions, assumptions and simplifications:	
Data used:	
Description of the analysis method:	
External context:	
— Regulatory requirements — Approvals — Environmental conditions (visibility, wind, turbulence, contrast, light, elevation, etc.; unless evident from the checklists) — Stakeholders and their potential interest	
Internal context:	
— Type(s) of aircraft — Personnel and qualifications — Combination/similarity with other operations/SOPs — Other RA used/considered/plugged in	
Existing barriers and emergency preparedness:	
Monitoring and follow up:	
Description of the risk:	
Risk evaluation:	
Conclusions:	

(b) Template Form B — Hazard identification (HI)

Date:

HI of Responsible:

Phase of operation	Haz ref	Hazard / accidental event	Cause / threat	Current Treatment Measures (TM)	Further treatment required	TM ref	Comment

Haz ref: A unique number for hazards, e.g., for use in a database

TM ref: A unique number for the treatment method

(c) Template Form C — Mitigating measures

Date:..... RA of Responsible:.....

Phase of operation	Haz ref	Hazard/ accidental event	Current Treatment Measures (TM)/ controls	TM ref	L	C	Further treatment required

Haz ref: A unique number for hazards, e.g., for use in a database

TM ref: A unique number for the treatment method

L: Likelihood (probability)

C: Consequence

(d) Template register A — Risk register

Ref	Operation/ Procedure	Ref	Generic hazard	Ref	Accidental event	Treatment/ control	L	C	Monitoring

L: Likelihood (probability)

C: Consequence

Exempel på metod för riskanalysarbete - ABF

1. Riskinventering

1. X-antal risker/faror

2. Riskanalys

1. Sannolikhet*konsekvens=Risk/fara (numeriskt t ex 1-16)
2. Med mittigerande åtgärder för att få ner risken
3. Levande system – systematiskt arbetssätt



Riskbedömningsmatris

Sannolikhet	Mycket stor 4	Kan accepteras	Eventuellt accepteras	Flygförbud	Flygförbud
	Stor 3	Kan accepteras	Eventuellt accepteras	Flygförbud	Flygförbud
	Liten 2	Kan accepteras	Kan accepteras	Eventuellt accepteras	Eventuellt accepteras
	Mycket liten 1	Kan accepteras	Kan accepteras	Kan accepteras	Kan accepteras
		Lindrig skada 1	Kännbar skada 2	Allvarlig skada 3	Mycket allvarlig skada 4
	Konsekvens				

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Hazard no	Risk Val	Risk i C2	Risk Val	Situation med identifierad fara	Fara	Severeness	Value	Propability Hur stor anses sannolikheten vara att när situationen uppstår
1	21	HR-17/2021	Yes	When we fly outside the normal ILS cone e.g. besides and/or above/below the ILS in Marginal VMC	Kollision med annan trafik, terräng och markbaserad utrustning	Katastrofal (fara för liv, ej överlevnadsbar olycka)	10	Rarely (Unknown to occur after several years)
2	22	HR-18/2021	Yes	Circling the VOR and VHF system when we are below MSA in Marginal VMC	Kollision med terräng	Katastrofal (fara för liv, ej överlevnadsbar olycka)	10	Unexpected (Practically impossible and happened)
3	15	HR-19/2021	Yes	Calibration of airports that are closed or non-controlled	Kollision med annan trafik	Katastrofal (fara för liv, ej överlevnadsbar olycka)	10	50/50 (2)
4	7	HR-20/2022	Yes	If we are being vectored by ATC on a course and the AGL start to decrease	Kollision med terräng	Katastrofal (fara för liv, ej överlevnadsbar olycka)	10	Rarely (Unknown to occur after several years)
5	21	HR-21/2022	Yes	Several contributing risk factors: High surrounding terrain, Low altitude (AGL) Power Cables, Wind Turbines, Antenna Masts in Marginal VMC	Kollision med master och antenner	Katastrofal (fara för liv, ej överlevnadsbar olycka)	10	Rarely (Unknown to occur after several years)
6	9	HR-22/2022	Yes	Turbulence, Wake from other traffic at low AGL	Kollision med terräng	Katastrofal (fara för liv, ej överlevnadsbar olycka)	10	Likely (May occur and not unusual)
7	8	HR-23/2023	Yes	Turbulence, Windshear at low AGL	Kollision med terräng	Katastrofal (fara för liv, ej överlevnadsbar olycka)	10	Expected (May occur in the future)
8	10.5	HR-24/2023	Yes	Turbulence, Mechanical Turbulence (Terrain induced) at low AGL	Kollision med terräng	Katastrofal (fara för liv, ej överlevnadsbar olycka)	10	Rarely (Unknown to occur after several years)
9	10.5	HR-25/2023	Yes	Ditching in very cold water (Sea- and coastal areas at low altitude with low	Kollision med terräng	Katastrofal (fara för liv, ej överlevnadsbar olycka)	10	Rarely (Unknown to occur after several years)

Annat exempel på metod för Risk Assessment (RA) ABF

Risk Rating		Severity / Consequence				
		1. Negligible	2. Minor	3. Moderate	4. Serious	5. Major
Likelihood	1. Very unlikely	1	2	3	4	5
	2. Unlikely	2	4	6	8	10
	3. Possible	3	6	9	12	15
	4. Likely	4	8	12	16	20
	5. Probable	5	10	15	20	25



1-6 Low	Acceptable; however, due care should be employed, and task reviewed to see if risk can be reduced further.
7-14 Med.	Task should only proceed after accept from both the production manager and the accountable manager. Where possible the task should be redefined and / or measures employed to reduce the residual risk.
15-25 High	Task must not proceed. It should be redefined, or further control measures put in place to reduce risk. Controls should be re-assessed prior to task commencing.

Annat exempel på metod för Risk Assessment (RA) ABF

Ett räkneexempel som de flesta kan referera till: **Loose objects in cockpit**

Baserat på 100 flygningar

Sannolikhet att det inträffar: 4

Värsta scenario/ konsekvens om det inträffar: 5

Vi hamnar då i ruta 20, vilket innebär att risken är oacceptabel

Risk Rating		Severity / Consequence				
		1. Negligible	2. Minor	3. Moderate	4. Serious	5. Major
Likelihood	1. Very unlikely	1	2	3	4	5
	2. Unlikely	2	4	6	8	10
	3. Possible	3	6	9	12	15
	4. Likely	4	8	12	16	20
	5. Probable	5	10	15	20	25



Innebär detta att man inte ska flyga alls? Nja. Självklart kan vi det efter lite förebyggande arbete (mitigeringar) för att hålla risken i schack. När man gör en riskanalys och ska räkna ut hur stor sannolikheten är att något specifikt inträffar så måste man på något sätt kunna mäta det. Flygtid, antal flygningar, kalendertid t.ex. För vår verksamhet med avancerad flygning så kanske det lämpligaste enheten är cykler/antal flygningar. Det är inte alltid man kan eliminera risker, men man kan komma med förebyggande åtgärder som gör att vi kan leva med risken ändå. Några mitigerande åtgärder för detta scenariot skulle kunna vara:

1. Noggrann inspektion av cockpit efter lösa delar inför varje flygning.
2. Ha som vana att tömma sina fickor innan man hoppar in i flygplanet.
3. Om man måste medföra föremål under flygning, se till att ha lämplig klädsel för att minimera risken att man tappar saker i flygplanet

När vi nu utfört dessa åtgärder och har de i beaktande så kan vi gå tillbaka till den färgglada matrixen och se om vi får ett annat resultat än vad vi fick före åtgärderna.

Annat exempel på metod för Risk Assessment (RA) ABF

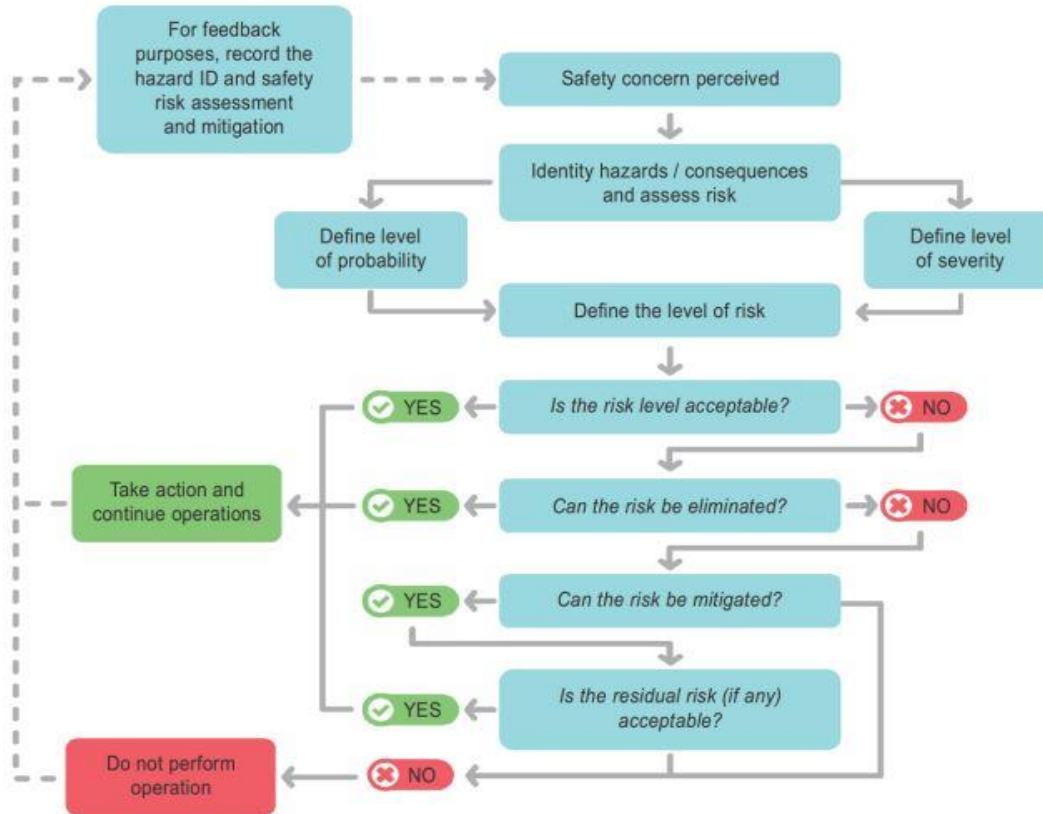


Förslag på risker som man kan göra egna riskanalyser av:

- G-LOC
- Fatigue - utmattning psykisk eller fysisk, och vad kan vara en trolig orsak till det i vår ABF-verksamhet
- Improvisation vid uppvisning, "få feeling"
- Väder – generella personliga begränsningar och analyser som är nödvändigt att göra "på plats" t.ex. i direkt anknytning till flygning på uppvisning eller tävling
- **Risker med flygning på låg höjd**
- Vertigo, Yrsel
- Fågelkollision
- Task specialist – får panik eller mår ordentligt illa

1-6 Low	Acceptable; however, due care should be employed, and task reviewed to see if risk can be reduced further.
7-14 Med.	Task should only proceed after accept from both the production manager and the accountable manager. Where possible the task should be redefined and / or measures employed to reduce the residual risk.
15-25 High	Task must not proceed. It should be redefined, or further control measures put in place to reduce risk. Controls should be re-assessed prior to task commencing.

Annat exempel på metod för Risk Assessment (RA) ABF



Crew member och task specialist

Vid specialiserad flygning är det inte tillåtet med *passagerare*, flyger du med flera personer ombord måste alla ombord ha en uppgift och vara briefade om riskerna och uppgiften.

I NCO.SPEC används crew member och task specialist.

Definitioner i förordning (EU) nr 965/2012:

'crew member' means a person assigned by an operator to perform duties on board an aircraft;

'task specialist' means a person assigned by the operator or a third party, or acting as an undertaking, who performs tasks on the ground directly associated with a specialised task or performs specialised tasks on board or from the aircraft;

Vad är då skillnaden?

Alla ombord är del av besättningen (*crew*) och skall följa NCO.SPEC.115 Crew responsibilities, dvs både PIC och Task specialist(s).

Task specialist måste även följa kraven i NCO.SPEC.120 Task specialists responsibilities.

Detta är EU/EASA sätt att möjliggöra ett legalt sätt att ta med "passagerare=task specialist" vid ABF.



NCO.SPEC.110 Pilot-in-command responsibilities and authority

Regulation (EU) 2016/1119

Whenever crew members or task specialists are involved in the operation, the pilot-in-command shall

- (a) ensure compliance of crew members and task specialists with [NCO.SPEC.115](#) and [NCO.SPEC.120](#);
- (b) not commence a flight if any crew member or task specialist is incapacitated from performing duties by any cause such as injury, sickness, fatigue or the effects of any psychoactive substance;
- (c) not continue a flight beyond the nearest weather-permissible aerodrome or operating site when any crew member or task specialist's capacity to perform duties is significantly reduced from causes such as fatigue, sickness or lack of oxygen;
- (d) ensure that crew members and task specialists comply with the laws, regulations and procedures of those States where operations are conducted;
- (e) ensure that all crew members and task specialists are able to communicate with each other in a common language; and
- (f) ensure that task specialists and crew members use supplemental oxygen continuously whenever he/she determines that at the altitude of the intended flight the lack of oxygen might result in impairment of the faculties of crew members or harmfully affect task specialists. If the pilot-in-command cannot determine how the lack of oxygen might affect the occupants on board, he/she shall ensure that task specialists and crew members use supplemental oxygen continuously whenever the cabin altitude exceeds 10 000 ft for a period of more than 30 minutes and whenever the cabin altitude exceeds 13 000 ft.

AMC1 NCO.SPEC.110(f) Pilot-in-command responsibilities and authority

ED Decision 2016/018/R

DETERMINATION OF SUPPLEMENTAL OXYGEN NEED

When determining the need for supplemental oxygen carriage and use, the pilot-in-command should:

in the preflight phase:

EC.110(f) Pilot-in-command responsibilities and authority

ED Decision 2016/018/R

DETERMINATION OF SUPPLEMENTAL OXYGEN NEED

- (a) The responsibilities and authority of the pilot-in-command as set out in [NCO.GEN.105\(a\)](#)
- (b) The altitudes applicable to the use of supplemental oxygen

GM2 NCO.SPEC.110(f) Pilot-in-command responsibilities and authority

ED Decision 2016/018/R

DETERMINATION OF OXYGEN NEED — BEFORE FLIGHT

Detailed information and guidance on hypoxia conditions and symptoms, content of the briefing on hypoxia and assessment of individual conditions may be found in the EASA leaflet 'Hypoxia'.

DETERMINATION OF OXYGEN NEED — IN FLIGHT

Several methods for monitoring hypoxia early symptoms may be used and some methods may be aided by personal equipment, such as finger-mounted pulse oximeters. Detailed information and guidance on entering hypoxia conditions, on hypoxia symptoms early detection, and on use of personal equipment such as finger-mounted pulse oximeters or equivalent may be found in the EASA leaflet 'Hypoxia'.

hypoxia conditions and symptoms, as well as on the usage of supplemental oxygen equipment.

Det finns även ett långt AMC och två GM tillhörande NCO.SPEC.100 som berör extra syrgas ombord men vi går inte igenom det idag.



Crew member

Har du med dig en eller flera personer ombord skall alla ombord följa kraven i NCO.SPEC.115 inkl. tillhörande AMC1



En crew member är alltså alla ombordvarande vid specialiserad flygning.

NCO.SPEC.115 Crew responsibilities

Regulation (EU) 2018/1042

- (a) The crew member shall be responsible for the proper execution of his/her duties. Crew duties shall be specified in the checklist.
- (b) During critical phases of the flight or whenever deemed necessary by the pilot-in-command in the interest of safety, the crew member shall be restrained at his/her assigned station, unless otherwise specified in the checklist.
- (c) During flight, the flight crew member shall keep his/her safety belt fastened while at his/her station.

...nt, at least one qualified flight crew member shall remain at the controls of the ...ll times.

...member shall not undertake duties on an aircraft:

.../she knows or suspects that he/she is suffering from fatigue as referred to in 7.f. of ...ex IV to Regulation (EC) No 216/2008 or feels otherwise unfit to perform his/her duties; or

AMC1 NCO.SPEC.115(a) Crew responsibilities

ED Decision 2023/007/R

PILOT DUTIES — RECORDING OF FLIGHT TIME

- (a) The pilot should only record flight time for the purpose of meeting experience requirements in specialised operations defined in [AMC1 ORO.FC.146\(e\);\(f\)&\(g\)](#) and [AMC1 SPO.SPEC.HESLO.100](#) if NCO.SPEC applies.
- (b) The list of specialised operations in [GM1 NCO.SPEC.100](#) may be used for the purpose of (a).

Task specialist

*En task specialist måste vara
tilldelad en eller flera uppgifter*



NCO.SPEC.120 Task specialists responsibilities

Regulation (EU) 2018/394

- (a) The task specialist shall be responsible for the proper execution of his/her duties. Task specialists' duties shall be specified in the checklist.
- (b) During critical phases of the flight or whenever deemed necessary by the pilot-in-command in the interest of safety, the task specialist shall be restrained at his/her assigned station, unless otherwise specified in the checklist.
- (c) The task specialist shall ensure that he/she is restrained when carrying out specialised tasks with external doors opened or removed.
- (d) The task specialist shall report to the pilot-in-command:
 - (1) any fault, failure, malfunction or defect, which he/she believes may affect the airworthiness or safe operation of the aircraft, including emergency systems; and
 - (2) any incident that was endangering, or could endanger, the safety of the operation.

*Du som befälhavare måste också göra en **safety briefing** med din task specialist för att se till att denna agerar på ett säkert sätt och att ni har en plan vid ett eventuellt nödfall. Det finns även ett AMC för att hjälpa till skapa en safety briefing.*



NCO.SPEC.125 Safety briefing

Regulation (EU) No 379/2014

- (a) Before take-off, the pilot-in-command shall brief task specialists on:
 - (1) emergency equipment and procedures;
 - (2) operational procedures associated with the specialised task before each flight or series of flights.
- (b) The briefing referred to in (a)(2) may not be required if task specialists have been instructed on the operational procedures before the start of the operating season in that calendar year.

AMC1 NCO.SPEC.125 Safety briefing

ED Decision 2014/016/R

TASK SPECIALISTS

- (a) Safety briefings should ensure that task specialists are familiar with all aspects of the operation, including their responsibilities.

TASK SPECIALISTS

- (a) Safety briefings should ensure that task specialists are familiar with all aspects of the operation, including their responsibilities.
- (b) Such briefings should include, as appropriate:
 - (1) behaviour on the ground and in-flight, including emergency procedures;
 - (2) procedures for boarding and disembarking;
 - (3) procedures for loading and unloading the aircraft;
 - (4) use of doors in normal and emergency operations;
 - (5) use of communication equipment and hand signals;
 - (6) precautions in case of a landing on sloping ground; and
 - (7) in addition to the items listed from (b)(1) to (b)(6) before take-off:
 - (i) location of emergency exits;
 - (ii) restrictions regarding smoking;
 - (iii) restrictions regarding the use of portable electronic equipment; and
 - (iv) stowage of tools and hand baggage.
- (c) Briefings may be given as a verbal presentation or by issuing the appropriate procedures and instructions in written form. Before commencement of the flight, their understanding should be confirmed.

Detta bör din briefing innehålla, åtminstone. Säkerhetsgenomgången får även genomföras i skriftlig form.



Ett gott exempel från en deltagare i detta seminarium

Special Briefing

Pilot (PIC):

Task Specialist (i.e passenger):

Crew member:

Aircraft:

Date:

Route:

Introduktionsflygning - ABF - Icke kommersiell flygning enligt

TSFS 2024:8, (Regulation (EU) No 965/2012), Annex VII – Part-NCO, NCO.GEN.103 Introductory flights, AMC1 NCO.OP.130 **Passenger briefing**

Detta är en flygning som kommer att utföras enligt reglerna för icke-kommersiell verksamhet, verksamheten inte är tillståndspliktig samt att denna icke-kommersiella verksamhet inte har samma säkerhetsnivå som kommersiell flygtransport (CAT). Introduktionsflygningar får inte utföras i ogynnsam miljö. Vi önskar motivera dig att bli medlem och påbörja en pilotutbildning.

Description and Risk analysis by PIC (responsible for this flights safety)

Detta bör din briefing innehålla, åtminstone. Säkerhetsgenomgången får även genomföras i skriftlig form.



Ett gott exempel från en deltagare i detta seminarium

Pilot-in-command (PIC), Perform briefing:

Clarify english is a spoken language by Passenger/operation/task specialist.

Required- and emergency equipment and procedures:

As per SE-XXX POH.

Remove loose objects during pre-flight inspection.

First-aids kit, fire extinguisher and other items according NCO.SPEC.ABF.105 and NCO.SPEC.ABF.110 are removed

Normal, abnormal (ABF - AeroBatic Flight) and emergency procedures:

Parachute is normally used. Follow "Pilot in commands" parachute deployment instructions.

Seat belts need to be tighter than in normal flight. Double ratchets on SE-XXX, a 7 points harness and parachute shall be used. Do not touch canopy latches unless it's an emergency according to PIC

On SE-XXX, take precaution so that the strap for opening the harness cannot be accidentally opened.

On loss of situation awareness or feeling sickness during flight, immediately alert PIC.

Bail out is performed to the left.

Detta bör din briefing innehålla, åtminstone. Säkerhetsgenomgången får även genomföras i skriftlig form.



Ett gott exempel från en deltagare i detta seminarium

Perform in flight aerobatic checklist according to HASELL before ABF, callout.

Height - min and max (clearance)

Airframe - fuel: weight maximum, flaps: up, fuel pump as required.

Security – harness tight, no loose objects

Engine - all Temps and Pressures

Location – where (clearance)

Lookout - check for other aircrafts

Relevant performance data:

As per SE-XXX POH. Task Specialist (i.e. passenger) to be below 100kg.

Limitations:

Use LFS **2007:28** and MFL_ops-1-2022_220708 as base for limitations.

Weather minimum – Standardised European Rules of the Air - **SERA.5001** VMC visibility and distance from cloud minima a-j (**f**): high VFR: 8km visibility, distance to clouds 1,5 km 1000ft below clouds.

Minimum height above ground or cloud – **SERA.5005** Visual flight rules: 1500ft or according to PIC authorities.

If task specialist is onboard: no ABF below 2000ft above ground or according to PIC authorities.

Personal limitations to this flight considering: Latest ABF with SE-XXX? **IMSAFE?**

Detta bör din briefing innehålla, åtminstone. Säkerhetsgenomgången får även genomföras i skriftlig form.



Ett gott exempel från en deltagare i detta seminarium

IMSAFE?

Understanding the IMSAFE Checklist from FAA

The IMSAFE checklist is an acronym that stands for Illness, Medication, Stress, Alcohol, Fatigue, and Eating/Emotion, which pilots use to self-assess their fitness for flying.

This checklist is a fundamental part of pre-flight preparation, ensuring pilots, task specialists (i.e. passengers) and crew members are physically and mentally prepared to operate or be in an aircraft safely.

Illness: Assessing any signs of illness that could impair the ability to fly

Medication: Considering the effects of any medications on flying capability

Stress: Evaluating stress levels, as high stress can impact decision-making and focus

Alcohol: Ensuring compliance with regulations regarding alcohol consumption before flying

Fatigue: Recognizing fatigue, which significantly decreases alertness and performance

Eating/Emotion: Ensuring adequate nutrition and emotional state to handle the stresses of flying

Detta bör din briefing innehålla, åtminstone. Säkerhetsgenomgången får även genomföras i skriftlig form.



Ett gott exempel från en deltagare i detta seminarium

Responsibilities and duties of the PIC, and, if applicable, crew members and operation/task specialists:

Pilot-in-command:

If applicable, inform task specialist of:

Tasks to be performed

Location of air sickness bags

Harness accidental opening precautions.

Parachute deployment procedures.

Perform HASELL

Task specialist:

Read this checklist and follow PIC instructions.

Prepare the air sickness bag for use.

Do not grab emergency canopy release, stick or other levers.

Grab and hold white frame tubes during ABF.

Inform PIC immediately if you are not comfortable with the ABF.

Enjoy the flight.

- namn på flygklubb: XXX motorflygklubb
- namn på representant eller ansvarig för flygklubben: NN
- telefonnummer som representant eller ansvarig kan nås på:
- nuvarande flygfält:
- alternativt flygfält: _____
- orsak till undantag: Vi vill motivera till nya medlemmar
- datum för introduktionsflygningarna: _____

Detta bör din briefing innehålla, åtminstone. Säkerhetsgenomgången får även genomföras i skriftlig form.



- ANNEX VII (Part-NCO)
 - SUBPART A: GENERAL REQUIREMENTS
 - SUBPART B: OPERATIONAL PROCEDURES
 - SUBPART C: AIRCRAFT PERFORMANCE AND OPERATING LIMITATIONS

- SECTION 5 – Aerobatic flights (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100
Checklist

NCO.SPEC.ABF.105
Documents and
information

NCO.SPEC.ABF.110
Equipment

- SUBPART D:
INSTRUMENTS, DATA
AND EQUIPMENT
- SUBPART E: SPECIFIC
REQUIREMENTS

- SECTION 1 – General

- SECTION 2 –
Helicopter external
sling load operations
(HESLO)

- SECTION 3 – Human
external cargo
operations (HEC)

- SECTION 4 –
Parachute operations
(PAR)

- SECTION 5 –
Aerobatic flights (ABF)

De specifika tilläggsreglerna för icke-kommersiell avancerad flygning enligt del NCO finns i "NCO.SPEC.ABF".

Alltså Section 5 till subpart-E i förordning (EU) nr. 965/2012.

Mer specifika tillägg till NCO.SPEC för avancerad flygning

Tänk på att detta är tillägg till del-NCO. De delar av del-NCO som inte 'specialregleras' i NCO.SPEC.ABF skall följas även vid avancerad flygning.



NCO.SPEC.ABF.100 Checklist

Regulation (EU) No 379/2014

The checklist for ABF shall contain:

- (a) normal, abnormal and emergency procedures;
- (b) relevant performance data;
- (c) required equipment;
- (d) any limitations; and
- (e) responsibilities and duties of the pilot-in-command, and, if applicable, crew members and task specialists.

*Följande tillägg
måste göras till din
checklista vid
avancerad flygning*



NCO.SPEC.ABF.105 Documents and information

Regulation (EU) No 379/2014

The following documents and information listed in [NCO.GEN.135\(a\)](#) need not be carried during aerobatic flights:

- (a) details of the filed ATS flight plan, if applicable;
- (b) current and suitable aeronautical charts for the route/area of the proposed flight and all routes along which it is reasonable to expect that the flight may be diverted; and
- (c) procedures and visual signals information for use by intercepting and intercepted aircraft.

Viss dokumentation behöver inte följa med ombord för att undvika att saker flyger omkring.



NCO.SPEC.ABF.110 Equipment

Regulation (EU) No 379/2014

Det är inte heller krav på att ha med första hjälpen, brandsläckare eller ELT/PLB.

The following equipment requirements need not be applicable to aerobatic flights:

- (a) first-aids kit as laid down in [NCO.IDE.A.145](#) and [NCO.IDE.H.145](#);
- (b) hand-fire extinguishers as laid down in [NCO.IDE.A.160](#) and [NCO.IDE.H.180](#); and
- (c) emergency locator transmitters or personal locator beacons as laid down in [NCO.IDE.A.170](#) and [NCO.IDE.H.170](#).



Avancerad flygning och uppvisning med segelflyg

[Sailplane Rule Book – Easy Access Rules](#)

GM1 SAO.OP.155 Sailplane specialised operations

ED Decision 2019/001/R

LIST OF OPERATIONS

(a) Sailplane specialised operations include the following activities:

- (1) parachute operations;
- (2) aerial advertising flights, i.e. banner towing with powered sailplanes;
- (3) news media flights, television and movie flights; and
- (4) flying display.

(b) The following operations are not considered sailplane specialised operations, but normal operations:

- (1) sailplane towing;
- (2) competition flights; and
- (3) aerobatic flights.

För segelflygverksamhet i Europa har EASA tagit fram ett samlingsdokument med gällande regelverk som heter Sailplane Rule Book. 'Del-SAO' som beskriver vad som är och inte är specialiserad flygning inom segelflyg.



Avancerad flygning och uppvisning med segelflyg

SAO.OP.155 Sailplane specialised operations

Regulation (EU) 2018/1976

- (a) Before commencing a sailplane specialised operation or a series thereof, the pilot-in-command shall conduct a risk assessment, assessing the complexity of the activity in order to determine the hazards and associated risks of the intended operation and establish mitigating measures where necessary.
- (b) A sailplane specialised operation shall be performed in accordance with a **checklist**. The pilot-in-command shall establish that **checklist** and ensure that it is appropriate to the specialised activity and sailplane used, based on the risk assessment and taking account of all requirements set out in this Annex. The **checklist** shall be readily accessible on each flight to the pilot-in-command and any other crew member, where it is relevant for the performance of their duties.
- (c) The pilot-in-command shall regularly review and update the **checklist** where necessary in order to adequately take account of the risk assessment.

Krav på checklista, se Del SAO eller tidigare del av denna presentation

Uppvisning (Flying Display med publik) med segelflyg är specialiserad flygning enligt 'Del-SAO'. Därför är det krav på bl.a. en speciell checklista.



Tänk på att hålla höjden!

Genomförandeförordning (EU) nr 923/2012
Standardised European Rules of the Air (SERA)

SERA.5005 Visual flight rules

Regulation (EU) 2016/1185



- (f) Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:
- (1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;
 - (2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.

Om du inte har ett personligt tillstånd av formen **Pilot Display Authorisation – PDA** från Transportstyrelsen gäller ordinarie höjdregler i SERA, även vid uppvisning och träning inför uppvisningar.

Du ansöker om PDA här:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/blanketter/luftfart/Flygtrafik/Ansokan-om-Pilot-Display-Authorisation-PDA/>



FLYGA UPPVISNING OCH AVANCERAD FLYGNING KOMMERSIELLT



Disclaimer

Note from the editor

► Incorporated amendments

Table of contents

► Rule amendment status

► Cover regulation

► ANNEX I – Definitions

► ANNEX II (Part-ARO)

► ANNEX III (Part-ORO)

► ANNEX IV (Part-CAT)

► ANNEX V (Part-SPA)

► ANNEX VI (Part-NCC)

► ANNEX VII (Part-NCO)

► ANNEX VIII (Part-SPO)

För dig som vill flyga avancerad flygning kommersiellt, det vill säga mot betalning, tillkommer krav som beskrivs i del-ORO och del-SPO, Annex III & VIII till 965/2012. Segelflyg skall följa kraven i 'part-SAO'.

Det behövs bland annat ledningssystem och en deklaration till Transportstyrelsen. Det krävs alltså inget *tillstånd* men i din deklaration försäkrar du att ni följer regelkraven. Transportstyrelsen kommer sedan ut på verksamhetskontroll - VK och kontrollerar att ni följer det som deklarerats.

Till detta tillkommer en årsavgift á 20 300kr för tillsyn (2025 års taxa) exkl. en initial engångsavgift á 5000kr för deklarationen. Gäller även segelflyg.

Ref: [TSFS 2016:105](#)

Definition kommersiell trafik:

all luftfartygstrafik som mot ersättning eller annan form av gottgörelse är tillgänglig för allmänheten eller, om den inte är tillgänglig för allmänheten, bedrivs i enlighet med ett avtal mellan en operatör och en kund, varvid kunden saknar kontroll över operatören.



► ANNEX I – Definitions

► ANNEX II (Part-ARO)

▲ ANNEX III (Part-ORO)

ORO.GEN.005 Scope

► SUBPART GEN: GENERAL REQUIREMENTS

► SUBPART AOC: AIR OPERATOR CERTIFICATION

► SUBPART DEC: DECLARATION

▲ SUBPART SPO: COMMERCIAL SPECIALISED OPERATIONS

► ORO.SPO.100
Common requirements for commercial specialised operators

► ORO.SPO.110
Authorisation of high

Några exempel...

SUBPART SPO: COMMERCIAL SPECIALISED OPERATIONS

ORO.SPO.100 Common requirements for commercial specialised operators

Regulation (EU) 2019/1384

- (a) A commercial specialised operator shall in addition to [ORO.DEC.100](#) also comply with [ORO.AOC.135](#), [ORO.AOC.140](#) and [ORO.AOC.150](#).

AMC1 ORO.SPO.100(a) Personnel requirements

ED Decision 2014/017/R

NOMINATED PERSONS

- (c)
- (a) The person may hold more than one of the nominated posts if such an arrangement is considered suitable and properly matched to the scale and scope of the commercial specialised

SUBPART MLR: MANUALS, LOGS AND RECORDS

ORO.MLR.100 Operations manual – general

Regulation (EU) No 379/2014

- (a) The operator shall establish an operations manual (OM) as specified under 8.b of Annex IV to Regulation (EC) No 216/2008.
- (b) The content of the OM shall reflect the requirements set out in this Annex, Annex IV (Part-CAT), Annex V (Part-SPA), Annex VI (Part-NCC) and Annex VIII (Part-SPO), as applicable, and shall not contravene the conditions contained in the operations specifications to the air operator certificate (AOC), the SPO authorisation or the declaration and the list of specific approvals, as applicable.

FLYGA UPPVISNING OCH AVANCERAD FLYGNING KOMMERSIELLT

Mer om detta vid ett annat
seminarium!



Frågor?



Agenda

-  18.00–18.15 Välkomnande till seminarium 1, och presentation av agendan samt föredragshållare
-  18.15–19.00 Översiktlig genomgång av EU-reglerna och hur man hittar dem
-  19.00–19.45 Specifika EU-regler för ABF
-  19.45–20.00 Paus
-  20.00–20.25 Nationella regelverk inklusive vägen framåt
-  20.25–20.30 Summering och avslut



PAUS



Agenda

-  ~~18.00–18.15 Välkomnande till seminarium 1, och presentation av agendan samt föredragshållare~~
-  ~~18.15–19.00 Översiktlig genomgång av EU-reglerna och hur man hittar dem~~
-  ~~19.00–19.45 Specifika EU-regler för ABF~~
-  ~~19.45–20.00 Paus~~
-  20.00–20.25 Nationella regelverk inklusive vägen framåt
-  20.25–20.30 Summering och avslut







Information om uppdatering av den nationella föreskriften för flyguppvisning (TSFS 2007:28) inkl. referensgrupp mm

Innehåll i presentation:

- LFS 2007:28
- Referensgrupp
- Tidplan
- 29-30 mars 2025
- TSFS 2024:43
- 35 år i Flygvapnet; regionalt (TC, CAMO/CAO), centralt (QM/CMM för FV) och internationellt (TH)
- GA-pilot, flyginstruktör och kontrollant (CRI, FCL-945)
- Flygtekniskt certifikat (B1&B2)
- Flygplanägare
- 2020: TS; flygoperativ inspektör och flygteknisk inspektör General Aviation – Allmänflyg

per.englund@transportstyrelsen.se

+46707125446



Information om uppdatering av den nationella föreskriften för flyguppvisning (TSFS 2007:28) inkl. referensgrupp

Luftfartsstyrelsens författningssamling



Utgivare: Lena Byström Möller
ISSN 1652-8956

Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flyguppvisning;

beslutade den 11 maj 2007.

Luftfartsstyrelsen föreskriver följande med stöd av 77, 86-88 och 131 §§ luftfartsförordningen (1986:171) och beslutar följande allmänna råd.

Inledande bestämmelser

Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter skall tillämpas vid anordnande av och deltagande i civila flyguppvisningar.

För svenskegistrerade civila luftfartyg, som deltar i militärt anordnad flyguppvisning eller i flyguppvisning som anordnas utomlands, gäller enbart föreskrifterna i 36-58 §§ om inte den som ansvarar för uppvisningen beslutar om avsteg härifrån. Detsamma gäller för civila deltagare med svenskt kompetensbevis för fallskärm, hängflyg eller skärnflyg som medverkar i militärt anordnad flyguppvisning eller i flyguppvisning som anordnas utomlands.

Vid uppvisning med modellluftfartyg skall föreskrifterna tillämpas enbart i det fall uppvisningen ingår som en del av en flyguppvisning med andra luftfartyg.

LFS 2007:28 Serie OPS

Utkom från trycket
den 31 maj 2007



- 2007:28 Föråldrad, behöver uppdateras för att fylla regeringens och därmed TS krav på:
- Flyguppvisningar
- Flyghöjder, avstånd till t ex publik o s v
- Sätt att utveckla sig som pilot mot specifik flyguppvisningshöjd
- Arrangörer
- Personliga tillstånd - för piloter (PDA) och Flyguppvisningsledare o s v



Information om uppdatering av den nationella föreskriften för flyguppvisning (TSFS 2007:28) inkl. referensgrupp

- 2007:28 "Ny"
- TS skissar på ett utkast, som avses provtryckas mot en referensgrupp bestående av erfarna flyguppvisningspiloter och flyguppvisningsledare och eventuellt någon arrangör
- Arbetshypotes för 2007:28 "Ny": Alla piloter och flyguppvisningsledare ska erhålla erfarenhet via bl a mentorskap.
- Erfarna piloter och flyguppvisningsledare bör kunna vara mentor, i sin unika kategori. T ex erfaren flygchef eller annan lämplig pilot i SwAFHF kan utgöra mentor för ny pilot att flyga in sig och därefter flyga uppvisning med t ex J29 Tunnan o s v.



Information om uppdatering av den nationella föreskriften för flyguppvisning (TSFS 2007:28) inkl. referensgrupp

- 2007:28 "Ny"
- Referensgrupp bestående av erfarna flyguppvisningspiloter och flyguppvisningsledare och eventuellt någon arrangör:
 1. Kjell Dahlsheim (flyguppvisningsledare)
 2. Niclas Mathson (flyguppvisningsledare)
 3. Alf Ingesson Thoor (flyguppvisningsledare & civ, och f d mil, flyguppvisningspilot)
 4. Jacob Holländer (flyguppvisningspilot)
 5. Gustav Salminen (flyguppvisningspilot, segel och motor)
 6. Nils Schylström (civ och mil flyguppvisningspilot)
 7. Fredrik Widman (flyguppvisningspilot)
 8. Anders Trygg (flyguppvisningspilot & flyguppvisningsledare)
 9. Mikael Carlson (flyguppvisningspilot)
 10. Kjell Nordström (flyguppvisningspilot)
 11. Olle Norén (flyguppvisningspilot)



Information om uppdatering av den nationella föreskriften för flyguppvisning (TSFS 2007:28) inkl. referensgrupp

- Planerad tidplan för viktiga milstolpar för 2007:28 "Ny". Möten med referensgrupp sker löpande

Åtgärd	Datum för beräknad start-och sluttid
Externremiss	2025-01-31 – 2025-03-07
Hantera remissvar, externremiss	2025-03-10 – 2025-03-21
Anmälningförfarande till EU/EASA	2025-03-24 – 2025-06-24
Presentation och utbildning på den nya föreskriften	2025-03-29--30 på Ljungbyhed
Godkännande inför slutligt beslut	2025-08-11 – 2025-08-18
GD-beslut	2025-08-19 – 2025-08-23
Trycklov I normalfallet tar det ca två veckor från det att föreskrifterna är beslutade till det att chefsjuristen beslutar om trycklov	2025-08-25 – 2025-09-12
Kungörande	2025-09-15 – 2025-09-30
Ikraftträdande	2025-10-01



V1...Rotate



Transportstyrelsens författningssamling



**Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd
om certifikat och utbildning för före detta militära
komplexa luftfartyg;**

TSFS 2024:43

Utkom från trycket
den 19 juni 2024



Informationsmöte för Deklarerade utbildningsorganisationer (DTO)

Innehåll i presentation:

- LFS 2007:28, behöver uppdateras
- Referensgrupp, presenterad
- Tidplan för LFS 2007:28 "ny", presenterad
- 29-30 mars 2025 i Ljungbyhed, utbildning på ny föreskrift
- TSFS 2024:43

Tack för mig!

- per.englund@transportstyrelsen.se
- +46707125446



Frågor?



Agenda

- ☁ 18.00–18.15 Välkomnande till seminarium 1, och presentation av agendan samt föredragshållare
- ☁ 18.15–19.00 Översiktlig genomgång av EU-reglerna och hur man hittar dem
- ☁ 19.00–19.45 Specifika EU-regler för ABF
- ☁ 19.45–20.00 Paus
- ☁ 20.00–20.25 Nationella regelverk inklusive vägen framåt
- ☁ **20.25–20.30 Summering och avslut**



Tack för visat intresse!



K
O
M

I
H
Å
G

FLYG SÄKERT
- du är viktig!



**TRANSPORT
STYRELSEN**