

Tilläggsblad "Allmän luftfartygskunskap"

Den 25 augusti infördes ett nytt operativt regelverk som gäller för privatflygning. 2012 trädde ett nytt operativt regelverk, förordning (EU) nr 965/2012 i kraft vilket kompletteras/ändras löpande. Den 25 augusti 2013 publicerades ändringsförordningen (EU) nr 800/2013, som innehåller regler för privatflyg och denna ändringsförordning gäller i Sverige från och med den 25 augusti 2016.

Det nya regelverket (förordning 800/2013) kallas för EASA del NCC/NCO. EASA är den Europeiska flygsäkerhetsbyrån, NCC står för "Non Commercial operations with Complex motor-powered aircraft" och NCO står för "Non Commercial operations with Other than complex motor-powered aircraft". *Regelverket gäller alltså för dig som flyger privat med flygplan som antingen anses vara "komplexa" eller "icke-komplexa" och som gör det i icke-kommersiellt syfte.* Komplexa flygplan definieras som flygplan:

- som har en eller flera turbojetmotorer, eller
- som har mer än en turbopropmotor, eller
- vars största certifierade startmassa överstiger 5 700 kg, eller
- som är certifierat för ett största antal passagerarsittplatser som överstiger nitton, eller
- som är certifierat för drift med en minimibesättning på minst två piloter

Alla andra flygplan anses vara icke-komplexa. Det innebär att den absoluta majoriteten av privatflygplan är icke-komplexa och skall tillämpa EASA del NCO. Den nedanstående texten kommer därför bara att relatera till EASA del NCO.

Privatflygare har tidigare haft nationella regler att förhålla sig till. Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL) har successivt omarbetats till Luftfartsstyrelsens författningssamling (LFS) och Transportstyrelsens författningssamling (TSFS). De nya EU-reglerna för privatflygning ersätter helt de nuvarande nationella reglerna. EASA del NCO ska dock bara tillämpas av dem som flyger flygplan som omfattas av EASA-förordningarna. De flygplan som inte omfattas av EASA-förordningarna finns upptagna i bilaga II till EASAs grundförordning och kallas normalt bilaga II-flygplan. Exempel på dessa är ultralätta flygplan, amatörbyggda luftfartyg, experimentklassade luftfartyg och före detta militärregistrerade luftfartyg.

EASA-luftfartyg ska alltså tillämpa EASA del NCO med Bilaga II-flygplan INTE ska tillämpa EASA del NCO utan det befintliga nationella regelverket. Effekten blir att om jag flyger en Cessna 172 (normalklassad) på morgonen och ett experimentklassat flygplan på eftermiddagen ska jag tillämpa EASA del NCO när jag flyger Cessnan och det befintliga nationella regelverket när jag flyger det experimentklassade flygplanet.

Alla skolflygplan som används för PPL/LAPL-skolning är EASA-luftfartyg. De som tar ett PPL eller LAPL kommer därför att ta sina certifikat enligt EASA del NCO. Dock kan man ju vilja flyga ett bilaga II-flygplan när man väl har sitt certifikat och då ska man som sagt följa det nationella regelverket. *Vi har därför valt att behålla bokens upplägg som relaterar till det nationella regelverket och bifoga detta tilläggsblad som tar upp de punkter där EASA del NCO skiljer sig från det nationella regelverket.* Om du skolar UL, som följer det nationella regelverket, kan du därför bortse från detta tilläggsblad.

För privatflyg med andra än komplexa motordrivna luftfartyg är skillnaderna inte så stora mot de nationella reglerna. I vissa fall innehåller EU-reglerna mindre restriktiva krav. Befälhavaren måste känna till den nya strukturen i EU-regelverket. Både det som står i grundförordningen (Basic Regulation) och de olika bilagorna till denna, då den även övergripande reglerar vissa delar av privatflygning. De detaljerade

reglerna återfinns i de underliggande tillämpningsförfordningarna till grundförordningen. Del NCO har olika kapitel; GEN, OP, POL och IDE.

GEN

Tar upp generella bestämmelser som t.ex. befälhavarens ansvar, handlingar som ska medföras ombord vid flygning och vid transport av farligt gods.

OP

Tar upp operativa regler såsom väderminima, flygförberedelser, start- och inflygningsprocedurer samt krav på bränsle- och oljemängd som måste finnas ombord vid flygning. Här finns också föreskrivet vad som gäller för alternativa destinationsflygplatser och tankning av luftfartyg mm.

POL

Tar upp regler runt prestanda, lastning och vägning av luftfartyg.

IDE

Här finns regler för hur luftfartyget ska vara utrustat, vilka instrument som måste finnas ombord vid olika typer av flygningar mm. Föreskrifterna är även uppdelade i olika verksamhetsformer för flygplan, helikopter, segelflygplan och ballonger.

Till förordningstexten finns ofta beskrivet hur kraven ska uppfyllas. Detta kallas *Acceptable Means Of Compliance (AMC)* och dessutom finns ofta vägledande material *Guidance Material (GM)*. AMC och GM publiceras av den europeiska luftfartsmyndigheten EASA. Som exempel står det i NCO.IDE.A.175 att ”det ska finnas en flytväst för varje person ombord vid flygning med enmotoriga flygplan bortom glidavstånd från land”. För att få reda på vilken typ av flytväst det handlar om och var den ska vara placerad, måste man läsa i AMC och GM. AMC och GM ger alltså en detaljerad vägledning för hur man ska göra för att uppfylla förordningen. När man följer ett publicerat AMC kan man vara säker på att man uppfyller själva kravet.

Nedan beskrivs sida för sida i boken där det finns skillnader mellan det nationella regelverket och EASA del NCO. Om du utbildar dig enligt EASA del FCL, dvs till PPL eller LAPL, och flyger EASA-luftfartyg ska du följa det som står i den här texten, om du flyger ett bilaga II-flygplan följer du det som står i boken, dvs de nationella reglerna och samma sak om du utbildar dig på och flyger UL-flygplan.

Skillnader mellan bokens text och EASA del NCO

Sida 42, högerspalt:

I EASA del NCO finns inga standardvärden för bränslets densitet upptagna. Det finns dock inget som hindrar att man fortsätter använda angivna värden. Det bästa är naturligtvis att använda den verkliga densiteten om den är känd.