



Nyheter för flygbolag

december 2024





Information från sektionen för flygbolag

Till: AOC ledningsgrupp, för genomgång och vidarebefordran inom ledningssystemet.

Syfte: Dela flygsäkerhetsinformation, regelimplementering och SPAS.

Fortsatt dialog i samband med de frågor som tas upp här genomförs direkt med er ordinarie PI (Principal Inspector).

Med vänlig hälsning
Staffan Söderberg,
Chef Sektionen för flygbolag



Nyhetsbrevet får ny design

Det var verkligen dags att uppdatera vårt nyhetsbrev. Egentligen är det kanske lite ute med nyhetsbrev i denna form. Dock har vi fått väldigt positiva reaktioner och uppmuntringar från er. Vi har förstått att flera av er använder vårt informationsbrev aktivt in i ert management system vilket naturligtvis är positivt. Vi förstår att det är svårt att nå ut i bruset av all information som flödar till oss på daglig bas. Tanken med detta nyhetsbrev är ju att "highlighta" sådant som kommit oss till vetskap som vi ser kan vara viktigt för er att se över.

Vi hoppas den nya designen skall vara en positiv upplevelse även om själva formen är lite daterad.

Har du tankar eller synpunkter, förslag om förbättringar så hör gärna av dig till christoffer.linden@transportstyrelsen.se

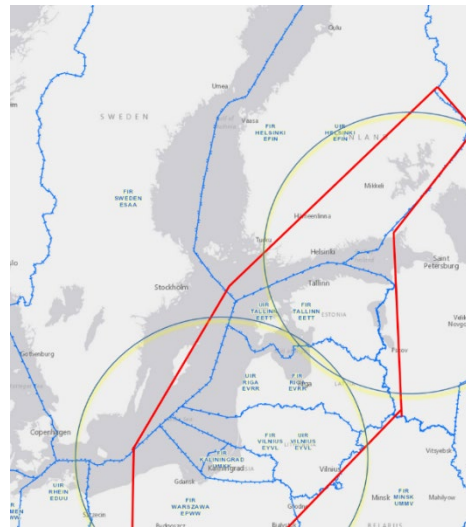
GNSS – Spoofing en del av den nya normalbilden i vårt närområde

Sedan början av december har vi observerat en förändrad normalbild avseende GNSS-störningar i vårt närområde.

Det nya inslaget är att vi nu även kan inkludera "**spoofing**" som en förväntad företeelse inom de områden där vi tidigare främst observerat "jamming".

Detta innebär att sydöstra Finland, Finska viken, Baltikum, Polen samt södra och mellersta Östersjön numera klassas som områden där spoofing förekommer. Vi har fått tydliga rapporter som bekräftar denna förändrade normalbild.

- **Rött område:** Spoofing har observerats.
- **Gul ring:** Ungefärlig räckvidd för de markbaserade störsändarna i Kaliningrad respektive väster om S:t Petersburg.



- **Tumregel för räckvidd:** 200 nautiska mil vid FL260 och 250 nautiska mil vid FL400 (baserat på historisk data, inklusive sändarstyrka och jordens krökning, men detta kan förändras).

Det är viktigt att vara medveten om att mönstret för när, var och hur störningar uppstår är föränderligt. Erfarenheter från vintern 2022 visar tydligt att detta är en dynamisk situation. Kartan ska därför inte ses som en statisk representation av var störningar kommer att förekomma, utan snarare som en översikt av var de har observerats under de senaste veckorna.

Vi uppmanar er som operatörer att arbeta proaktivt med denna risk. Säkerställ att det finns en tydlig process från planering av en flygning till genomförande och avslutande, med hänvisning till SPAS 2025 och de presentationer som gavs vid årets AOC-seminarium.



Förtydliganden av vissa krav rörande utbildning och kontroll för LVO

LIFUS för LVO

Vi har uppmärksammat att det i vissa fall funnits oklara beskrivningar i operatörers manualer kopplat till vad som ska ingå vid Line Flying Under Supervision (LIFUS) för att bli kvalificerad att genomföra LVO.

AMC2 SPA.LVO.120(b) anger krav för LIFUS i två olika situationer: Antingen LVO med manual landing eller LVO med autoland.

- (4) For operators for which LIFUS is required by Part-ORO, practice in approaches during LIFUS, as follows:
- (i) For low-visibility approach operations using a manual landing:
 - (A) if a HUDLS or equivalent display system is used to touchdown, four landings, or if the training required by (a)(2) was conducted in an FSTD qualified for zero flight-time training (ZFTT), two landings;
 - (B) otherwise, three landings, or if the training required by (a)(2) was conducted in an FSTD qualified for ZFTT, one landing;
 - (ii) For low-visibility operations using autoland:
 - (A) if the training required by (a)(2) was conducted in an FSTD qualified for ZFTT, one landing, or none if the flight crew member successfully completed a type rating based on ZFTT;
 - (B) otherwise, two landings.

Det här innebär att punkterna (4)(i) och (4)(ii) ovan behöver omhändertas separat.

Exempel 1: en pilot som ska bli kvalificerad att genomföra LVO där manuell landning tillåts (ex CAT II) och LVO som kräver autoland (ex CAT III) behöver genomföra rätt antal landningar för både manuell landning och autoland, alltså kraven i (4)(i) + (4)(ii). Det här exemplet är applicerbart på, bland annat, operatörer av B737 och A320 med tillstånd för CAT II och CAT III.

Exempel 2: en pilot som ska bli kvalificerad att endast genomföra LVO med manuell landning (ex CAT II) behöver bara uppfylla kraven i (4)(i). Det här exemplet är applicerbart på, bland annat, operatörer av F50 och ATR med tillstånd för CAT II.

Minima

Notera att de LVO-inflygningarna som ska göras under LIFUS kräver att vädret motsvarar CAT I-minima eller bättre. Detta då LVO-inflygningarna under LIFUS måste vara genomförda innan piloten blir kvalificerad att genomföra faktiska LVO-inflygningar.

AMC2 SPA.LVO.120(b) Flight crew competence

ED Decision 2023/007/R

INITIAL TRAINING AND CHECKING FOR SA CAT I, CAT II, SA CAT II AND CAT III APPROACH OPERATIONS

Operators should ensure that flight crew members complete the following training and checking **before being authorised** to conduct SA CAT I, CAT II, SA CAT II and CAT III approach operations unless credits related to training and checking for previous experience on similar aircraft types are defined in the operational suitability data established in accordance with [Regulation \(EU\) No 748/2012](#):

Recurrent checking of LVO

Vi vill förtydliga att en operatör behöver kontrollera piloternas kompetens för samtliga former av LVO-inflygningar man har tillstånd till.

Exempel 1: En operatör med tillstånd för CAT II manuell landning och CAT III autoland behöver säkerställa pilotens kompetens i båda två typerna av LVO-inflygning.

Exempel 2: En operatör som bara har tillstånd att genomföra CAT II och CAT III med autoland och där proceduren är densamma behöver inte genomföra både CAT II och CAT III inflygning under kompetenskontrollen.

AMC4 SPA.LVO.120(b) Flight crew competence

ED Decision 2023/007/R

RECURRENT CHECKING FOR LVTO, SA CAT I, CAT II, SA CAT II AND CAT III APPROACH OPERATIONS

- (a) The operator should ensure that the pilots' competence to perform LVOs **for which they are authorised** is checked by completing at least the following exercises:





Tekniska frågor gällande Aurora

Vi har fått information från Transportstyrelsens registratur att några bolag har kontaktat dem direkt när det har varit problem med att lägga över filer i Aurora.

Tyvärr har inte registraturen tid eller kunskap att lösa tekniska problem med Aurora. Om ni har problem så kontakta christoffer.linden@transportstyrelsen.se



Öppettider över julhelgen

Denna julhelg är lite speciell. Det är många röda dagar mitt i veckan. Så här ser vår bevakning ut under jul och nyårshelgerna.

Stängt: 21 december – 1 januari

Öppet: 2-3 januari, 7-10 januari.

GOD JUL!

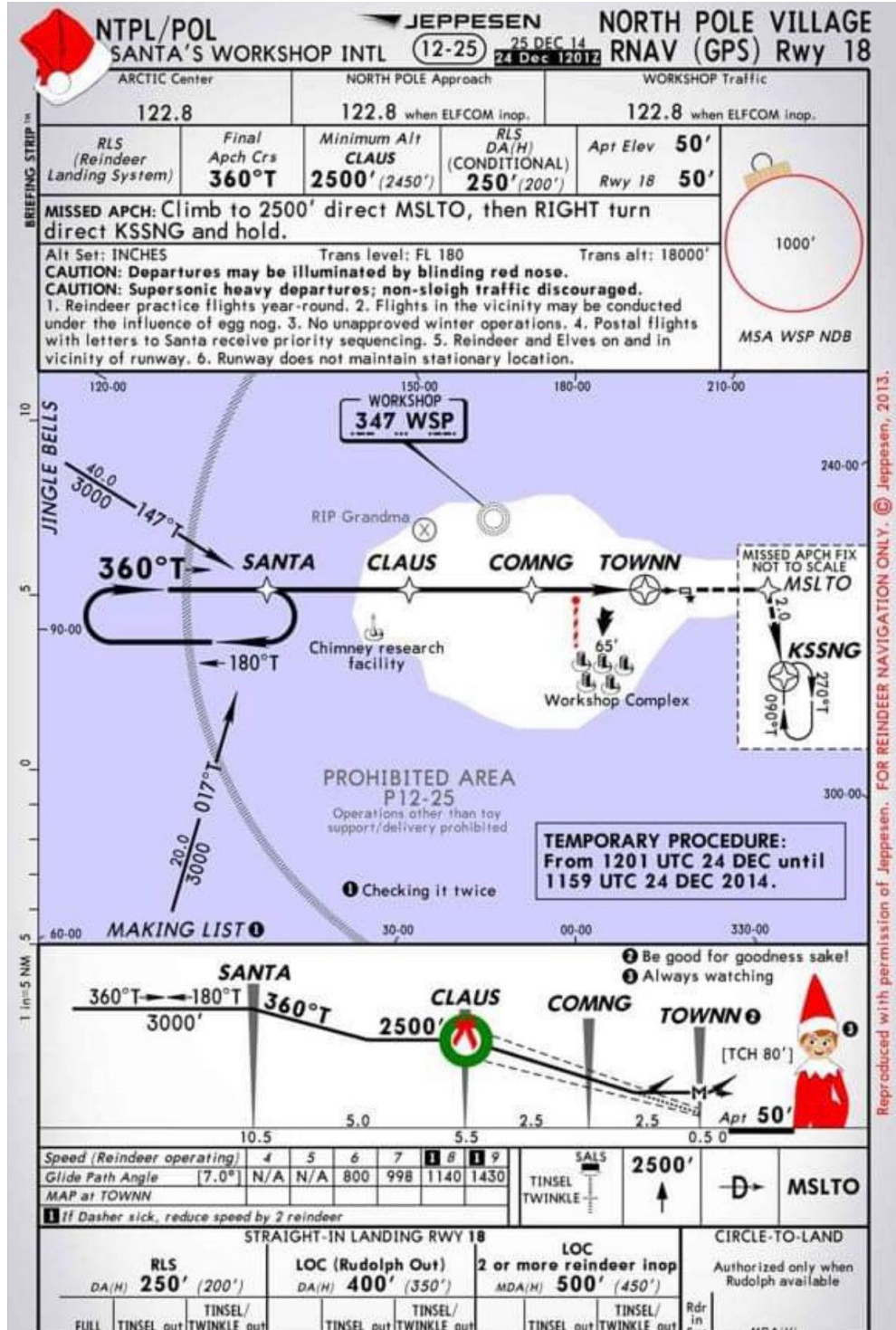
Vi på Sektionen för Flygbolag önskar alla en riktigt God Jul och Gott Nytt År!
Hoppas det finns tid för lite vila, god mat och glada vänners sällskap!



Övrig information

Notera att svenska medborgare kommer behöva ansöka om Elektroniskt Visa för att komma in till Storbritannien från och med 2 april 2025.

[Apply for an electronic travel authorisation \(ETA\) - GOV.UK](#)



Reproduced with permission of Jeppesen. © Jeppesen, 2013.

Kontakt

Sektionen för flygbolag
 Transportstyrelsen
 601 37 Norrköping

transportstyrelsen.se
 0771-503 503

luffart@transportstyrelsen.se