

Återkoppling från tillsyn

28 november 2024

Peter Andersson - tillsynskoordinator

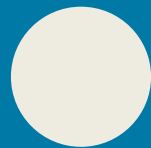
➤ **Den löpande tillsynen – målbild och förutsättningar**

- **Återkoppling från tillsyn - SPAS-fokus**
- **Avvikelser inom ORO.GEN.2XX och utvalda områden**
- **ORO.FC och brister kopplade till OPC**
- **Avrundning**





136 tilsynsaktiviteter 2024
19 aktiva FW AOC



EASA STI Transportstyrelsen 2023

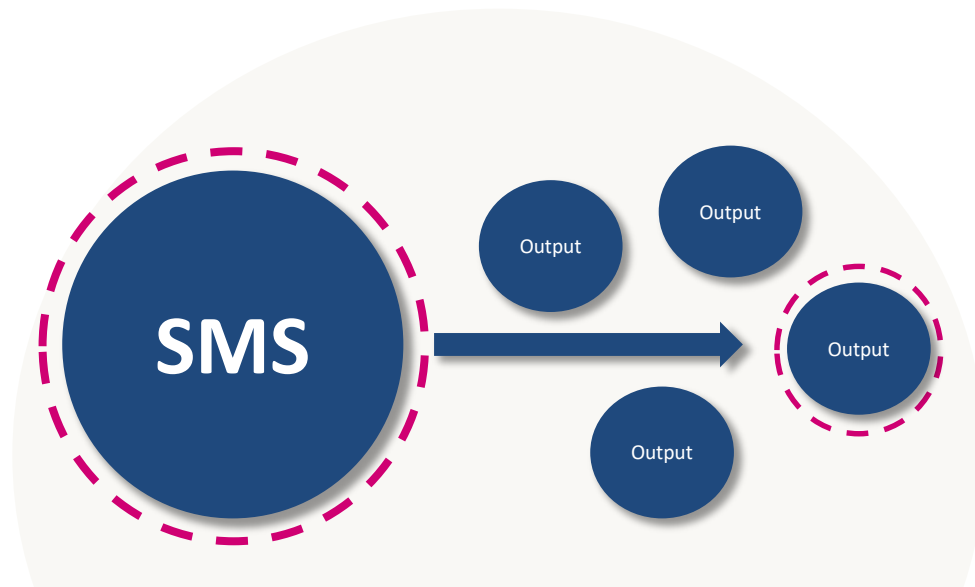
Den löpande tillsynen – målbild och förutsättningar

Överblick av vårt nuvarande tillsynsprogram

Systemtillsyn

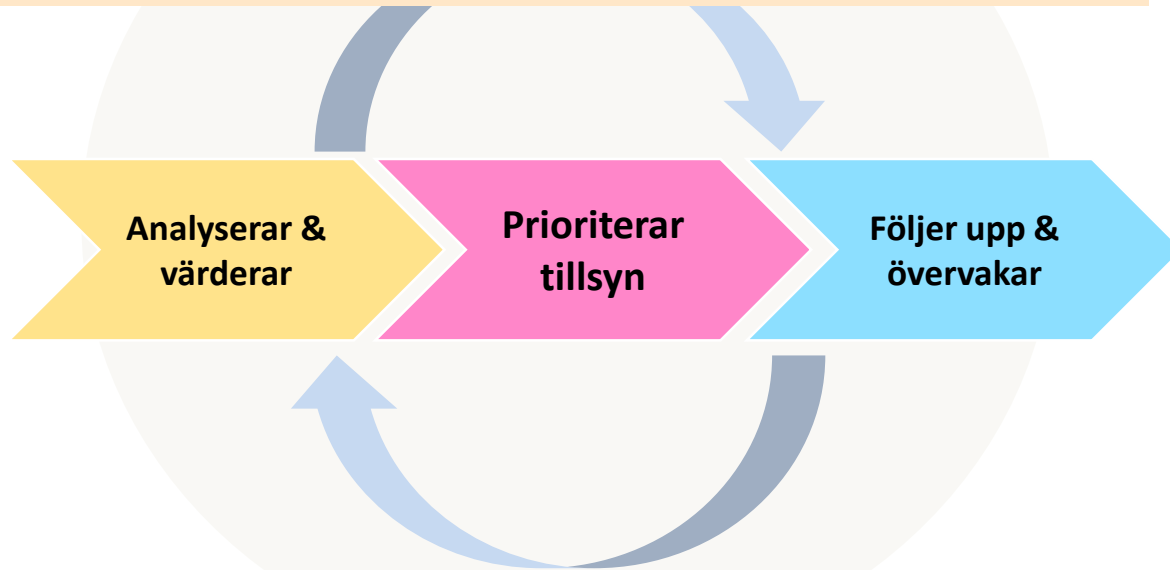
Vår tillsyn ska särskilt bidra till:

- **hög säkerhetskultur** - väl avvägt eget ansvar
- **sunda och likvärdiga konkurrensvillkor**
- **minskade systematiska regelöverträdelser**



Både granskning av **system för styrning & kontroll** samt **stickprov** för att verifiera att det fungerar

Riskbaserad och bygger på analys och uppföljning



ARO.GEN.300 Oversight

→ The competent authority shall verify continued compliance with the applicable requirements...

AMC1 ARO.GEN.300(a);(b);(c) Oversight

→ The competent authority should assess the organisation and monitor its continued competence to conduct safe operations in compliance with the applicable requirements.

AMC2 ARO.GEN.305(c) Oversight programme

→ ...all processes should be completely audited at periods not exceeding the applicable oversight planning cycle...

→ The interval between two audits for a particular process should not exceed the interval of the applicable oversight planning cycle.

FOMA

Feb 2025

Normalt max 24 månader

FOMA

Feb 2027

Tillsynsprogram AOC FW

FOMA	LI Line inspection	BLI Base + line inspection
GOMA	LI	BLI
CTMA	OPCI OPC-inspection	GTI Ground training inspection
MSA	TI	MI
Audits	Inspektioner	

Checklista Manualinspektion – Ändringar OPS 2023

Instruktioner

Fyll i ågar enligt varje avsnitt. Skicka till Flyk 18. Transporter och i utgifter med tillståndet med ut av 21. För mer information om tillståndet, se tillståndets regler och tillståndets regler.

Checklista

Avsnitt	Vad ska kontrolleras – ämnen	Ämnen som ska kontrolleras	Ämnen som ska kontrolleras	Ämnen som ska kontrolleras
1. CASPOL A-101	Ämnen som ska kontrolleras för tillståndet, för tillståndet. Ämnen som ska kontrolleras för tillståndet.	2023	2023	2023

State Plan for Aviation Safety OPS CAT NCC SPAS 2024

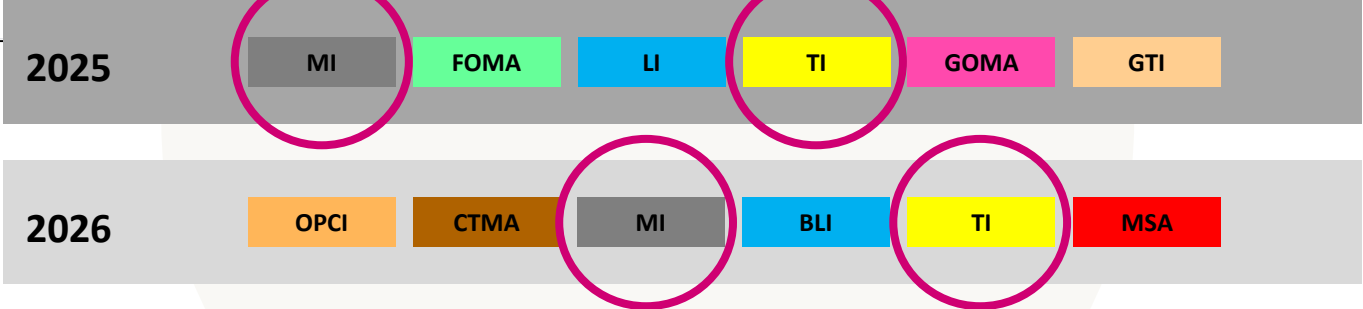
ANNUAL SAFETY REVIEW 2023

- EPAS – SPAS – SMS
- Riskregister
- Riskmitigation/control
- Aterkoppling från tillsyn
- Safety Promotion and Updates

Rev. 2
Pub. Jan 2024

OPS Analysoforum

SE State Safety Plan - Riskregister Topp 2024



Manualinspektion regler och SPAS en gång per kalenderår



136 tillsynsaktiviteter 2024
19 aktiva FW AOC

224 avvikelser mot 62 olika regelmoment
(totalt ca 5000 checklistepunkter till oktober)*

Återkoppling tillsyn

- **Målbilden** med vårt tillsynsprogram blir att kontrollera att operatörernas egna system för att säkra regeluppfyllnad och omhändertata verksamhetens risker fungerar.
- Eventuella **avvikelser** blir ett verktyg i det ständiga förbättringsarbetet men förutsätter dels att vi är tydliga och att de omhändertas av organisationen på ett bra sätt.

- **Vad avvikelsen innebär**
- **Varför det är en avvikelse**
- **Vad är syftet med regelkravet**

Myndighetens uppfattning

=

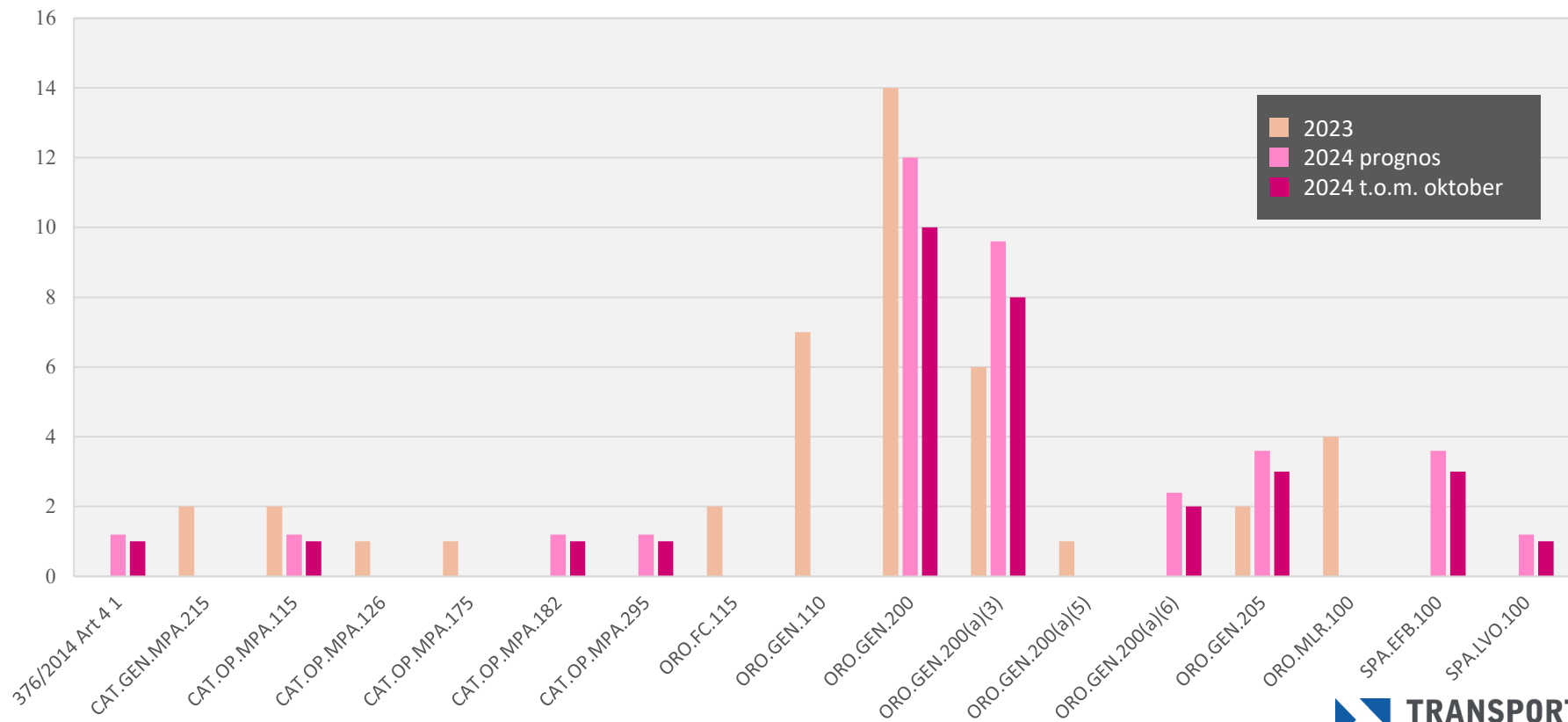
Organisationens uppfattning



Återkoppling med exempel från tillsyn - **SPAS**-relaterade områden

Baserade på noterade avvikelser/trender mellan 2022-2024 viss omformulering av text.

Avvikelser per regelområde - SPAS 2023 och 2024




Airborne Collision 

Technological
disruptions 
external factors


Runway Collision 

Effekter av Nya
Affärsmodeller (NBM)
Inget nytt – Berör alla

CFIT – Terrain Conflict 

LOC-I
Loss of Control 

Runway Excursion 

Competence of
personell 

ORO.GEN.200 Management system

ORO.GEN.200(a)(3) - Safety risk management

Operatören hade inte hanterat samtliga topprisker som identifierats på nationell nivå i sitt riskregister och kunde inte heller påvisa att en bedömning gjorts att toppriskerna inte var relevanta för verksamheten.

Förväntningar vid tillsyn:


Att risker som identifierats på nationell nivå bedöms och omhändertas inom operatörens ledningssystem. Om en risk inte bedöms vara relevant för verksamheten är det viktigt att det blir dokumenterat.

ORO.GEN.200(a)(3):


*...identification of aviation safety hazards entailed by the activities of the operator, **their evaluation and the management of associated risks**, including taking actions to mitigate the risk and verify their effectiveness;*

Airborne Collision 


Technological
disruptions 
external factors

Runway Collision 

Effekter av Nya
Affärsmodeller (NBM)
Inget nytt – Berör alla

CFIT – Terrain Conflict 

LOC-I
Loss of Control 

Runway Excursion 

Competence of
personell 

ORO.GEN.200 Management system

ORO.GEN.200(a)(3) - Safety risk management

Operatören saknade dokumenterad uppföljning av de riskreducerande åtgärder man tagit och om de varit tillräckliga för att reducera risken.

Förväntningar vid tillsyn:

Att riskreducerande åtgärder följs upp så att man säkerställer att de ger avsedd effekt. Även om metoden kan variera behöver det dokumenteras.

ORO.GEN.200(a)(3):


*...identification of aviation safety hazards entailed by the activities of the operator, their evaluation and the management of associated risks, including taking actions to mitigate the risk and **verify their effectiveness**;*

Airborne Collision 

Technological
disruptions 
external factors

Runway Collision 

Effekter av Nya
Affärsmodeller (NBM)
Inget nytt – Berör alla

CFIT – Terrain Conflict 

LOC-I
Loss of Control 

Runway Excursion 

Competence of
personell 

ORO.GEN.200 Management system

ORO.GEN.200(a)(3) - Safety risk management

Operatören saknade tydliga SPLer för de identifierade toppriskerna och kunde inte heller visa på att någon alternativ bedömning genomförts för att säkerställa effekten av tagna åtgärder.

Förväntningar vid tillsyn:

Att det finns en dokumenterad metod för att bedöma om effekten av riskereducerande åtgärder är tillräcklig, antingen genom SPLer där det är mätbart eller genom en annan metod för bedömning.

ORO.GEN.200(a)(3):

*...identification of aviation safety hazards entailed by the activities of the operator, their evaluation and the management of associated risks, including taking actions to mitigate the risk and **verify their effectiveness**;*

Airborne Collision



Runway Collision



CFIT – Terrain Conflict



LOC-I
Loss of Control



Runway Excursion



Competence of
personell



ORO.FC.115 Crew resource management (CRM) training

Operatören saknade en tydligt beskrivning av och procedurer för PM-rollen kopplat till bland annat när och hur PM förväntas ingripa verbalt och/eller handgripligen.

Förväntningar vid tillsyn:

Beskrivning av procedurer och träning kring hur PM förväntas agera under flygning inklusive procedurer för hur PM förväntas ingripa vid behov.

AMC1 ORO.FC.115:

*Flight crew should be trained in CRM-related aspects of operation monitoring before, during and after flight, together with any associated priorities. This CRM training should **include guidance to the pilot monitoring on when it would be appropriate to intervene**, if felt necessary, and how this should be done in a timely manner. Reference should be made to the **operator procedures for structured intervention as specified in the operations manual**.*

Airborne Collision



ORO.FC.105 Designation as pilot-in-command/commander

Competence of
personell



Operatören saknade beskrivning av vilka områden och rutter som kräver utbildning och kunde inte påvisa att utbildningen är baserad på en utvärdering av underliggande risker och hot för området eller ruten baserat på interna och externa evidens.

Förväntningar vid tillsyn:

Att områdes- och ruttutbildningen omhändertar kraven i uppdaterat AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c) och säkerställer att piloterna är medvetna om de mest betydande underliggande riskerna och hoten med en rutt eller ett område som kan påverka flygningen enligt 'threat and error management'-modellen.

AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c):

*The area and route familiarisation training should: (i) be based on an assessment by the operator of the **underlying risks and threats** of a route or an area using: (A) **internal evidence**; (B) **external evidence**;*



CAT.OP.MPA.295 Use of airborne collision avoidance system (ACAS)

Operatörens träningsprogram omhändertog inte att olika ACAS-scenarier ska tränas på ett sätt som säkerställer att samtliga scenarier täcks in under en löpande 2-årsperiod.

Förväntningar vid tillsyn:

Att träning säkerställer att flygbesättningarna är tränade och kompetenta att undvika kollisionstillbud med hjälp av ACAS II-utrustning vilket rimligtvis innebär att samtliga olika scenarier tränas.

CAT.OP.MPA.295:

*The operator shall establish operational procedures and training programmes ...so that **the flight crew is appropriately trained in the avoidance of collisions and competent in the use of ACAS II equipment.***

GM1 CAT.OP.MPA.295:

*It is recommended that the operator's recurrent training programmes using full flight simulators include encounters with conflicting traffic when these simulators are equipped with ACAS. The **full range of likely scenarios may be spread over a 2-year period.***

(EU) 376/2014 – Occurrence reporting

Vid tillsynstillfället hade operatören vid flygning påverkats av GNSS-bortfall men inte rapporterat det som en obligatorisk händelserapport (MOR) till Transportstyrelsen.

Förväntningar vid tillsyn:


Att alla händelser som faller in under obligatorisk rapportering skickas vidare till Transportstyrelsen enligt vad som finns beskrivet i (EU) 376/2014.

Article 4 – Mandatory reporting

Regulation (EU) No 376/2014

1. Occurrences which may represent a significant risk to aviation safety and which fall into the following categories shall be reported by the persons listed in paragraph 6 through the mandatory occurrence reporting systems pursuant to this Article:

SPA.EFB.100 Use of electronic flight bags (EFBs) – operational approval

Runway Excursion 

LOC-I
Loss of Control 

Vid tillfälle för tillsyn saknades en beskriven procedur som omhändertar kravet på att individuella beräkningar ska utföras av besättningsmedlemmarna vid användande av EFB för prestanda- samt massa och balans-beräkningar.

(c) Procedures

Specific care is needed regarding the flight crew procedures concerning take-off and landing performance or mass and balance applications. The flight crew procedures should ensure that:

- (1) calculations are performed independently by each flight crew member before data outputs are accepted for use;
- (2) a formal cross-check is made before data outputs are accepted for use; such cross-checks should utilise the independent calculations described above, together with the output of the same data from other sources on the aircraft;
- (3) a gross-error check is performed before data outputs are accepted for use; such gross-error checks may use either a 'rule of thumb' or the output of the same data from other sources on the aircraft; and

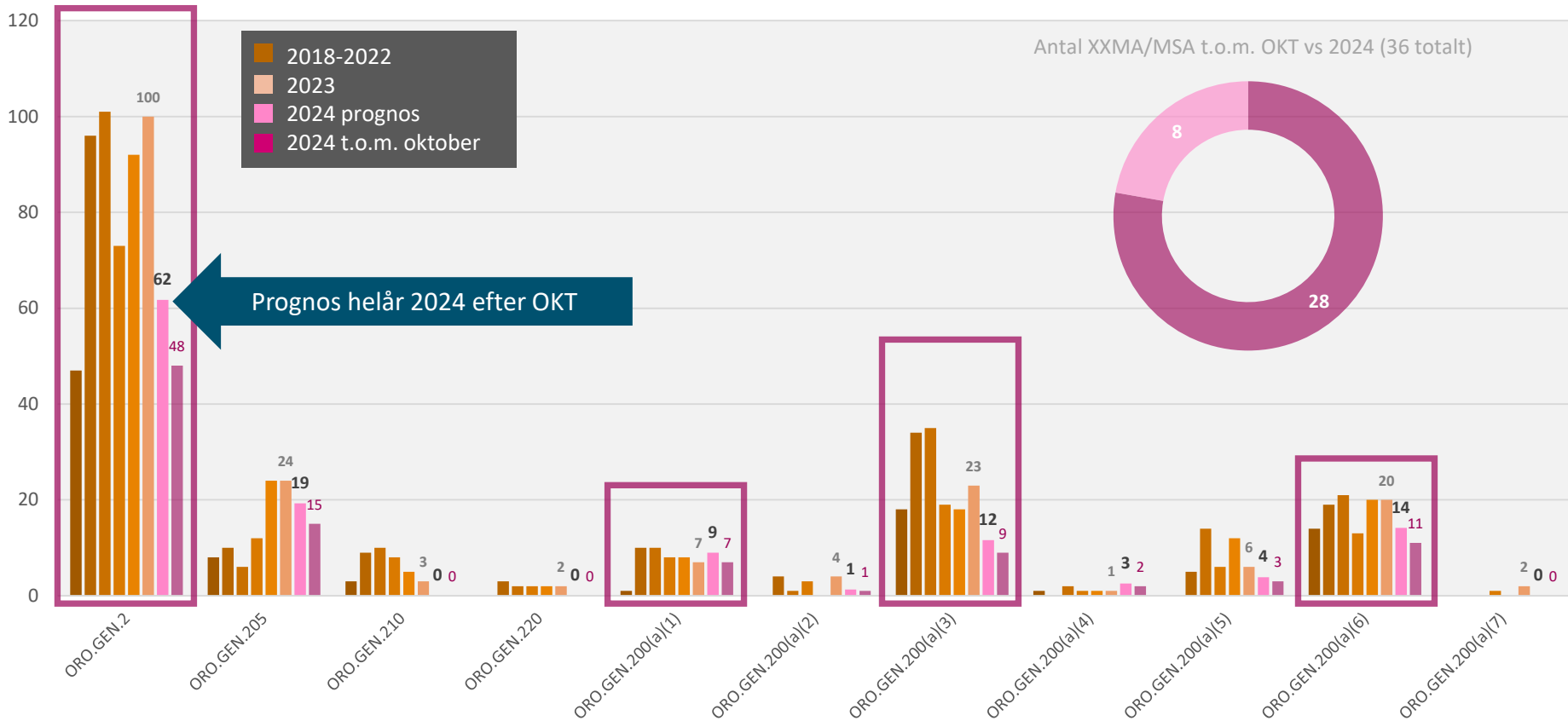
Förväntningar vid tillsyn:

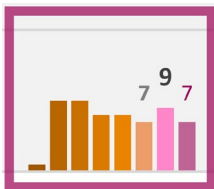
Enligt AMC5 SPA.EFB.100(b)(3) - (c)(1) till (c)(3) ska individuella beräkningar utföras och en formaliserad cross check genomföras innan man använder sig av utdata från EFB.

Återkoppling med exempel från tillsyn – ORO.GEN.2XX

Baserade på noterade avvikelser/trender mellan 2022-2024 viss omformulering av text

XXMA/MSA - Antal avvikelser per ORO.GEN.2XX-område – 2018 till 2024





ORO.GEN.200(a)(1)

ORO.GEN.200 Management system

Generella fokusområden som noterats vid tillsyn ORO.GEN.200(a)(1)

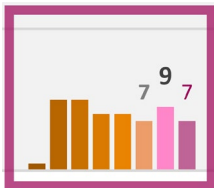
- Ansvarsfördelning och genomförande av rollbeskrivningar
- Möten inom ledningssystemet (frekvens, deltagande, innehåll...)

ORO.GEN.200(a)(1) The operator shall establish, implement and maintain a management system that includes... **clearly defined lines of responsibility and accountability throughout the operator...**

AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) punkt (b) krav kring Safety Review Board - SRB

GM2 ORO.GEN.200(a)(1) punkt (d) beskriver arbetet med Safety Action Group - SAG

ORO.GEN.200 Management system



ORO.GEN.200(a)(1)

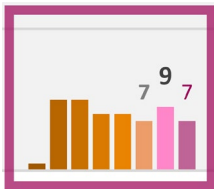
ORO.GEN.200(a)(1) – clearly defined lines of responsibility

Vid tillfälle för tillsyn framgick det inte tydligt i beskrivning av NP FO "duties and responsibilities" att denne har ansvar för kontrakterad verksamhet och underleverantörer inom sitt ansvarsområde.

Förväntningar vid tillsyn:

ORO.GEN.200(a)(1) ställer krav på tydlig ansvarsfördelning genom operatörens ledningssystem där det behöver framgå vem som ansvarar för regelefterlevnad inom respektive område.

ORO.GEN.200 Management system



ORO.GEN.200(a)(1)

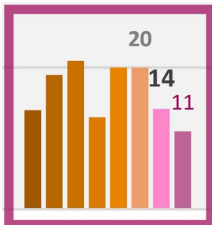
ORO.GEN.200(a)(1) – organisation and accountabilities

Vid tillfälle för tillsyn hade inte operatören tagit upp resurs-allokering som en punkt under sina SRB-möten.

Förväntningar vid tillsyn:

Enligt AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) punkt (c) ska SRB säkerställa att tillräckliga resurser allokeras för att uppnå den fastställda flygsäkerhetsprestandan.

ORO.GEN.200 Management system



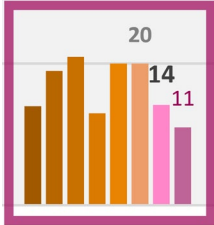
ORO.GEN.200(a)(6)

Generella fokusområden som noterats vid tillsyn ORO.GEN.200(a)(6)

- Omfattning och innehåll i compliance monitoring-programmet.
- Hantering av brister inom CMP, brister i grundorsaksanalys och stängning innan man omhändertagit enligt operatörens procedur.

AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) - *The compliance monitoring manager should be responsible for ensuring that the compliance monitoring programme is **properly implemented, maintained and continually reviewed and improved.***

ORO.GEN.200 Management system



ORO.GEN.200(a)(6)

ORO.GEN.200(a)(6) – compliance monitoring programme

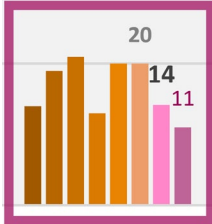
Vid tillfälle för tillsyn saknades en dokumenterad procedur som säkerställer regelefterlevnad för samtliga relevanta regelpunkter i form av exempelvis en framtagen och kontinuerligt uppdaterad regelreferenslista.

Förväntningar vid tillsyn:

Att compliance monitoring-funktionens dokumentation innehåller procedurer för att säkerställa regelefterlevnad.

AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) punkt (d)(2)(v)

ORO.GEN.200 Management system



ORO.GEN.200(a)(6)

ORO.GEN.200(a)(6) – compliance monitoring programme

Vid stickprovskontroll noterades att internavvikelser har stängts utan att en korrekt grundorsaksanalys dokumenterats enligt operatörens beskrivning.

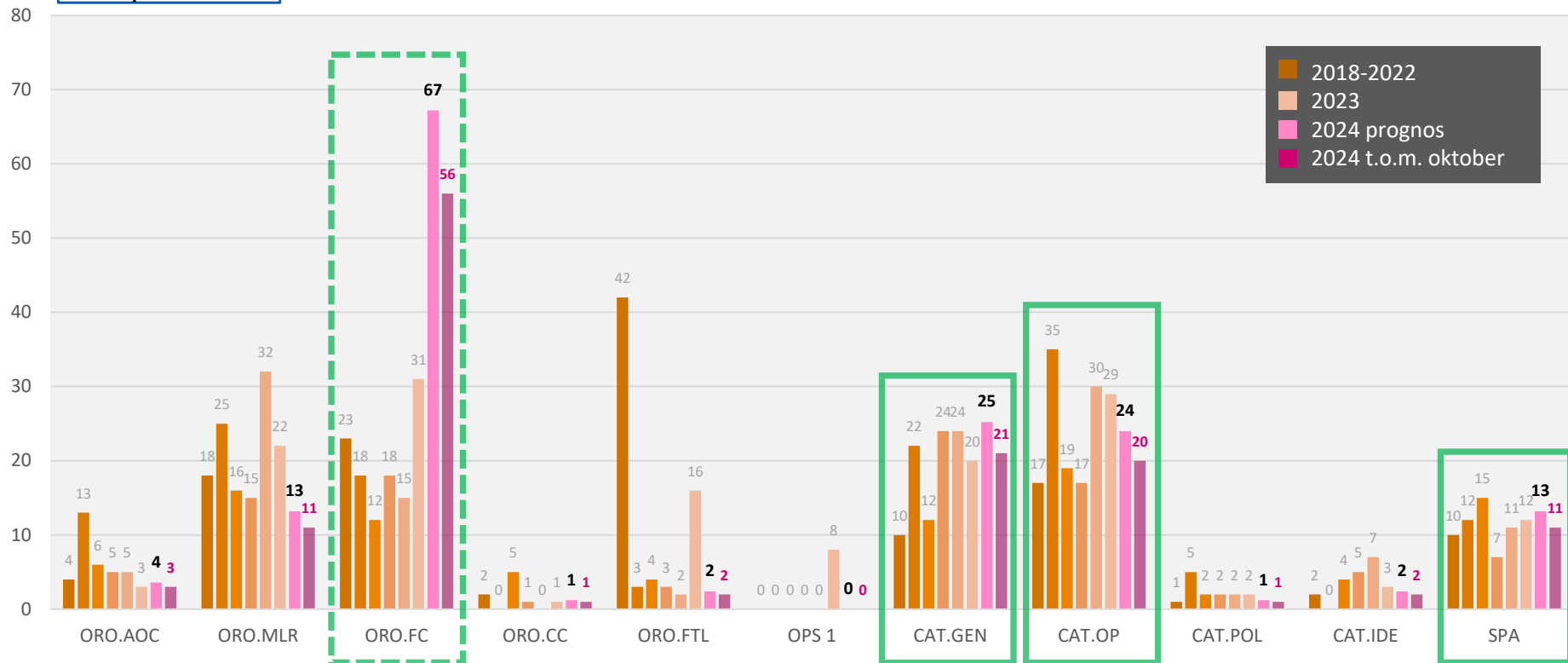
Förväntningar vid tillsyn:

Att compliance monitoring-programmet på ett effektivt sätt hanterar de interna brister som noterats enligt operatörens beskrivna metodik.

Återkoppling med exempel från utvalda områden

Baserade på noterade avvikelser/trender mellan 2022-2024 viss omformulering av text

Antal avvikelser utvalda områden – 2018 till 2024*



■ 2018
 ■ 2019
 ■ 2020
 ■ 2021
 ■ 2022
 ■ 2023
 ■ prognos 2024
 ■ 2024 t.o.m OKT

CAT.GEN.MPA.141 Use of electronic flight bags (EFBs)

Operatören saknade en komplett beskrivning av hur man bedömer om en EFB-applikation innehåller funktionalitet som gör att den inte är berättigad att klassas som typ A eller B.

Enligt AMC1 CAT.GEN.MPA.141(b) punkt (a) och (a)(1) ska operatören fastställa applikationstyp och som ett första steg med hjälp av kriterierna i regelpunkten verifiera att applikationen inte räknas som icke-berättigad som A eller B applikation.

As a first step, it should be verified that the application does not belong to the following list of applications that are not eligible for classification as either type A or type B EFB applications.

Applications that:

- (1) display information which is tactically used by the flight crew members to check, control or deduce the aircraft position or trajectory, either to follow the intended navigation route or to avoid adverse weather, obstacles or traffic during the flight;
- (2) display information which may be directly used by the flight crew members to assess the real-time status of aircraft critical and essential systems, as a replacement for existing installed avionics, and/or to manage aircraft critical and essential systems following a failure;
- (3) send data to air traffic services;

are not eligible to be classified as either type A or type B EFB applications.

Förväntningar vid tillsyn:

Det finns en procedur som beskriver hur operatören säkerställer att en applikation inte innehåller funktionalitet som räknas som icke-berättigad.

CAT.GEN.MPA.215 Support programme

Vid tillfälle för tillsyn saknade operatörens supportprogram en eskaleringsprocedur vid allvarlig oro för flygsäkerheten och en procedur för stöd vid besättningsmedlemmars återgång till arbete fanns inte tydligt beskriven.

Förväntningar vid tillsyn:

Alla delar av ett supportprogram som beskrivs i AMC3 CAT.GEN.MPA.215 behöver finnas tydligt beskrivna hos operatören.

Även om konfidentialitet är en grundförutsättning för ett väl fungerande supportprogram är det viktigt att det kan hantera hur man agerar vid oro för allvarlig flygsäkerhetspåverkan enligt AMC2 CAT.GEN.MPA.215 punkt (d).

CAT.OP.MPA.115 Approach flight technique — aeroplanes

Operatören hade inte specificerat vilka toleranser/gränsvärden som gäller för ”stabilised approach” samt från vilken ”predetermined point” som FMS senast ska vara programmerad och NAV AIDs identifierade.

Förväntningar vid tillsyn:

Stabilised approach beskrivs i AMC1 CAT.OP.MPA.115(a) och operatören ska dels omhänderta vilka gränsvärden som gäller för att uppfyll kraven i punkt (d) samt beskriva vilken punkt som gäller för ”predetermined point” (vanligtvis FAF).

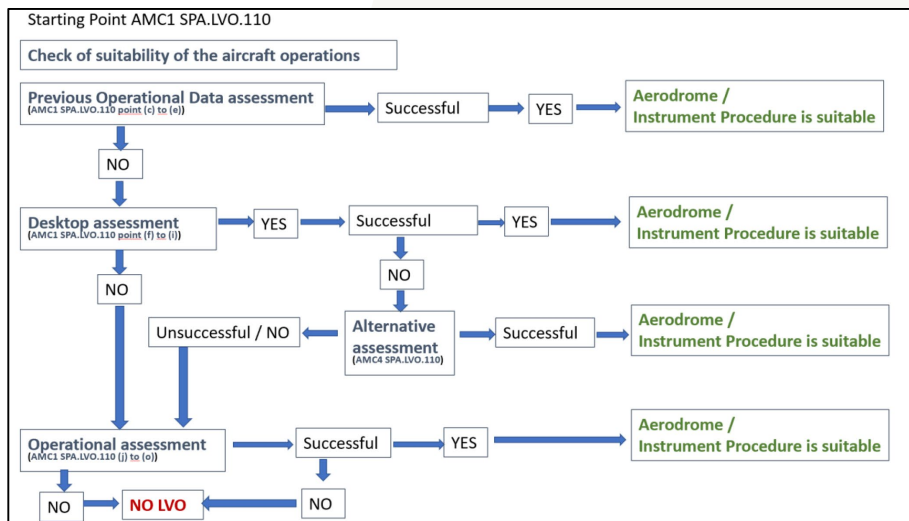
AMC1 CAT.OP.MPA.115(a)

(g) The operator should specify the following in the operations manual:

- (1) the acceptable tolerances referred to in (d);
- (2) the means to identify the predetermined points referred to in (a) and (b). This should normally be the FAF.

SPA.LVO.110 Aerodrome-related requirements, including instrument flight procedures

Vid stickprovskontroll kunde operatören inte visa hur man genomfört utvärdering av "aerodrome suitability" för flygplatser som används för LVO (low visibility operations) i enlighet med AMC1 SPA.LVO.110.

**Förväntningar vid tillsyn:**

Enligt AMC1 SPA.LVO.100 ska operatören genomföra en utvärdering antingen baserad på tidigare operationell data alternativt en skrivbords- eller operativ utvärdering.

Proceduren måste finnas beskriven – hur man faktiskt genomför utvärderingen, samt dokumentation på genomförda utvärderingar.

ORO.FC och brister kopplade till OPC

Marcus Oswaldson

Sammanfattning av bristerna

- OPC/LPC genomförs utan att alla "M" är med.
- Moment som inte genomförts under passet markeras ändå som godkända.
- Piloter med uppenbara brister får betyg "company standard", "safe" eller motsvarande samt "Pass" på övningen i PC protokollet.
- Kontrollanten "hjälper" piloterna så att deras kompetens inte blir prövad.

Vilka är berörda?

Gäller samtliga varianter av flygbolag med:

- moderna flygplan & gamla flygplan
- egen utbildning & kontrakterad utbildning
- många piloter & få piloter

Att piloter som genomgår en OPC eller LPC:

- Får en rättvis prövning.
- Får rättvisa betyg
- Får feedback på förbättringsområden
- Endast blir godkända efter att de uppvisat rätt standard

Att operatören:

- Tillhandahåller stödmaterial/körscheman som uppfyller kraven
- Standardiserar kontrollanterna
- Identifierar och omhändertar brister (enskilda och aggregerade)
- Tillhandahåller tillräckligt med utbildning för att piloterna ska kunna uppnå rätt standard

Att kontrollanterna:

- Följer kraven i Appendix 9, FCL.1015 & FCL.1030
- Tar hänsyn till EASA Flight Examiner Manual (FEM)
- Bedömer piloterna efter den standard operatören fastställt
- Ger piloterna relevant feedback
- Återrapporterar ev brister i programmet till operatören

Förväntningar



Exempel från tillsyn



Exempel 1

Piloten i högerstol genomförde ingen RNP-inflygning och ingen landning med endast en motor gående (OEI).

Den prövade fick ändå högsta betyg (5) i protokollet på de två momenten.

AMC1 ORO.FC.230 Recurrent training and checking

ED Decision 2022/014/R

- (E) at least one of the 3D or 2D approach operations should be an RNP APCH or RNP AR APCH operation;
- (F) missed approach on instruments from minima with, in the case of multi-engined aeroplanes, one-engine-inoperative;
- (G) landing with one-engine-inoperative. For single-engined aeroplanes, a practice forced landing is required.

FCL.1030 Conduct of skill tests, proficiency checks and assessments of competence

Regulation (EU) No 245/2014

- (ii) confirmation that all the required manoeuvres and exercises have been completed, as well as information on the verbal theoretical knowledge examination, when applicable. If an item has been failed, the examiner shall record the reasons for this assessment;

Exempel 2

Besättningen visade tydliga brister i CRM samt gjorde omedvetna avsteg från operatörens SOP vid flertalet tillfällen.

De prövade fick betyget: ”textbook performance, close to perfect”

Appendix 9 – Training, skill test and proficiency check for MPL, ATPL, type and class ratings, and proficiency check for the BIR and IR

Regulation (EU) 2021/2227

FLIGHT TEST TOLERANCE

3. Applicants shall demonstrate the ability to:
 - (a) operate the aeroplane within its limitations;
 - (b) complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
 - (c) exercise good judgement and airmanship;
 - (d) apply aeronautical knowledge;
 - (e) maintain control of the aeroplane at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never in doubt;
 - (f) understand and apply crew coordination and incapacitation procedures, if applicable; and
 - (g) communicate effectively with the other crew members, if applicable.

Exempel 3

Under LOFT fick besättningen Engine Fire strax innan 5000 fot. PF sa då "Memory Actions" och PM agerar på detta men inte enligt de korrekta Memory Actions som finns i QRH.

Senare under manöverdelen får besättningen Engine Fire direkt efter landning varpå de försöker initiera en evakuering innan motorerna stängts av, men kontrollanten (som agerar CC) stoppar dem. De genomför sedan QRH-proceduren och evakueringsordern felaktigt.

Den prövade besättningen genomförde alltså inte korrekta procedurer relaterat till Engine Fire, trots detta fick de graderingen 3 "Acceptable" på Fire Drill och 4 "Company Standard" på LOFT.

AMC2 FCL.1015 Examiner standardisation

ED Decision 2020/005/R

METHOD AND CONTENTS OF THE TEST OR CHECK

- (p) Before undertaking a test or check, an examiner will verify that the aircraft or FSTD intended to be used is suitable and appropriately equipped for the test or check. Aircraft that fall under points (a), (b), (c), or (d) of Annex I to the Basic Regulation can be used provided that they are subject to an authorisation as per point ORA.ATO.135 or point DTO.GEN.240.
- (q) A test or check flight will be conducted in accordance with the AFM and, if applicable, the AOM.

Exempel 3

Vid den första starten under LOFT ut från en flygplats i alperna briefades, programmerades och flögs fel Escape Route (engine out procedure).

Appendix 9 – Training, skill test and proficiency check for MPL, ATPL, type and class ratings, and proficiency check for the BIR and IR

Regulation (EU) 2021/2227

FLIGHT TEST TOLERANCE

3. Applicants shall demonstrate the ability to:
 - (a) operate the aeroplane within its limitations;
 - (b) complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
 - (c) exercise good judgement and airmanship;
 - (d) apply aeronautical knowledge;
 - (e) maintain control of the aeroplane at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never in doubt;
 - (f) understand and apply crew coordination and incapacitation procedures, if applicable; and
 - (g) communicate effectively with the other crew members, if applicable.



Exempel 4

FO var märkbart passiv som PM, exempelvis satt han helt tyst under en OEI GA trots att FC har tydliga svårigheter med att hålla rätt fart och kurs.

Detta togs inte upp på de-briefing eller i protokollet. Kontrollanten angav efteråt att han inte hade någon standard för PM att förhålla sig till.

Appendix 9 – Training, skill test and proficiency check for MPL, ATPL, type and class ratings, and proficiency check for the BIR and IR

Regulation (EU) 2021/2227

FLIGHT TEST TOLERANCE

3. Applicants shall demonstrate the ability to:
 - (a) operate the aeroplane within its limitations;
 - (b) complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
 - (c) exercise good judgement and **airmanship**;
 - (d) apply aeronautical knowledge;
 - (e) maintain control of the aeroplane at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never in doubt;
 - (f) **understand and apply crew coordination** and incapacitation procedures, if applicable; and
 - (g) **communicate effectively with the other crew members, if applicable.**

8. Knowledge, Skills and Attitude Assessment Guidance

Section 4 - Missed approach procedures

Safe arrival and entry into an airport area in compliance with the regulation; structured pattern and stable approach leading to a safe landing in different configurations; discontinuation of the approach or landing.

Knowledge

- Arrival procedures, standard pattern, visual approach chart reading, briefing structure and purpose
- Engine-out pattern and key positions
- **Go around procedures and applicable SOPs**
- Radiotelephony requirements, procedures, and applicable standard phraseology

Skill

- Timely decision to abort the approach or landing
- Correct and systematic application of go-around procedure
- Safe engine-out approach and landing

Attitude

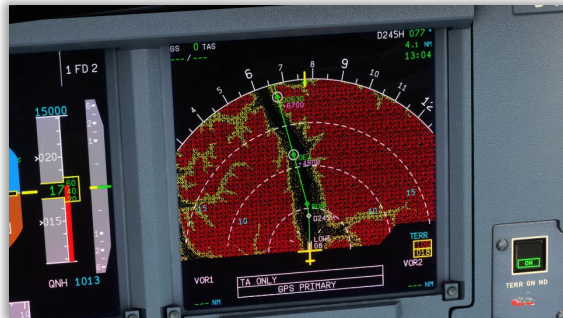
- Awareness of the other traffics, their intentions, and the resulting impact
- Mindful of the environment and its impact
- Assertive radiotelephony communication
- Appropriate management of the situation

Exempel 5

Operatören har i OM-A beskrivit hur besättningarna förväntas arbeta med TEM. Dock tillämpades dessa principer inte alls under passet. Inte någon briefing under passet innehöll en genomgång av vilka potentiella hot, samt möjliga sätt att hantera dessa, som förelåg.

Exempelvis genomfördes en inflygning med en motor avstängd på grund av motorbrand in till en flygplats i bergig terräng i moln utan att briefa något annat än inflygningsproceduren.

Kontrollanten tog inte upp detta på de-briefing eller i protokollet.



Exempel 6

OPC: Motorbortfall mellan V1 och V2 repeterades minst fem gånger för att uppnå en acceptabel standard.

Övningen noterades som godkänd i protokollet.

Appendix 9 – Training, skill test and proficiency check for MPL, ATPL, type and class ratings, and proficiency check for the BIR and IR

Regulation (EU) 2021/2227

9. At the discretion of the examiner, any manoeuvre or procedure of the test may be repeated once by the applicants. The examiner may stop the test at any stage if it is considered that the applicants' demonstration of flying skill requires a complete retest.

Exempel 7

UPRT: FC genomförde inte någon upset recovery training som PF. Trots detta noterades övningarna som godkända i protokollet.

Exercises		Ground training	FFS training
A.	Recovery from developed upsets		
1.	Timely and appropriate intervention	•	•
2.	Recovery from stall events, in the following configurations; — take-off configuration, — clean configuration low altitude, — clean configuration near maximum operating altitude, and — landing configuration during the approach phase.	•	•
3.	Recovery from nose high at various bank angles	•	•
4.	Recovery from nose low at various bank angles	•	•
5.	Consolidated summary of aeroplane recovery techniques	•	•

Återkoppling från tillsyn - avrundning

Summerat – Återkoppling från tillsyn

- Den allra största delen av det vi granskar uppfyller kraven
- Vår tillsyn är tänkt att fungerar som ett komplement till organisationens egna system för kontroll
- Återkoppling och dialog en viktig del av arbetet



Slut på presentation - Återkoppling från tillsyn

AOC-seminarium 2024