



FORKLARENDE NOTAT

UTTALELSE NR. 03/2012

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ

av 3. SEPTEMBER 2012

for en kommisjonsforordning som endrer iverksettingsreglene for luftoperasjoner og iverksettingsreglene for flygende personell

Kommersielle lufttransportoperasjoner med seilfly og ballonger

A-til-A kommersielle lufttransportoperasjoner med fly og helikoptre

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	3
Innledning.....	4
I. Generelt.....	4
II. Uttalelsens omfang.....	4
III. Høring	6
IV. Retningslinjer for regelnummerering	7
CAT (S, B).....	8
I Endringer til rammeforordning om luftoperasjoner.....	8
II. Endringer til del CAT	8
III. Endringer til del ORO	14
IV. Andre observasjoner	15
CAT (A-til-A).....	16
I. Policy.....	16
II. Endringer til rammeforordningene.....	18
III. Endringer til del CAT	18
IV. Endringer til del ORO	21
V. Endringer til del ARO.....	22
VI. Endringer til del ORA.....	22
VII. Andre observasjoner	23
Vedlegg 1: Kryssreferansetabeller til vedlegg i EU-OPS og JAR-OPS3	24
Vedlegg 1 til 1.005(a) - fly i ytelsesklasse B under VFR om dagen	24
Vedlegg 1 til 3.005(f) - små helikopteroperasjoner, VFR om dagen.....	41
Vedlegg 1 til 3.005(g) - lokale helikopteroperasjoner, VFR om dagen.....	50
Vedlegg 2: Liste over tillem্পninger og regler som ikke gjelder for CAT (A-til-A)	55
Del CAT	55
Vedlegg 3: Benyttede akronymer og forkortelser	77

Sammendrag

Uttalelsen inneholder iverksettingsregler for kommersielle lufttransportoperasjoner (CAT) med seilfly og ballonger og endrer følgende regeldokumenter:

- Rammeforordning om luftoperasjoner
- Vedlegg I - Definisjoner for vedlegg II til VIII
- Vedlegg II - del ARO, myndighetskrav for luftoperasjoner
- Vedlegg III - del ORO, som inneholder organisatoriske krav for luftoperasjoner, særlig for kommersielle luftoperatører og ikke-kommersielle luftoperatører av komplekse motordrevne luftfartøy, og
- Vedlegg IV - del CAT, tekniske krav for kommersielle lufttransportoperasjoner.

Uttalelsen inneholder dessuten iverksettingsregler for CAT-operasjoner som begynner og avslutter på samme flyplass eller driftssted. Uttalelsen endrer følgende regeldokumenter:

- Forordning for luftoperasjoner:
 - Rammeforordning om luftoperasjoner
 - Vedlegg II - del ARO, myndighetskrav for luftoperasjoner
 - Vedlegg III - del ARO, organisatoriske for luftoperasjoner, og
 - Vedlegg IV - del CAT, tekniske krav for kommersielle lufttransportoperasjoner
- Forordning for flygende personell:
 - Rammeforordning for flygende personell, og
 - Vedlegg VII - del ORA, organisatoriske krav for flygende personell.

Utviklingen av disse kravene ble utarbeidet ut i fra følgende prinsipper:

- opprettholde et høyt sikkerhetsnivå
- sørge for tilpassede regler når nødvendig
- garantere fleksibilitet og effektivitet for operatører og myndigheter.

Denne uttalelsen er et resultat av en omfattende høringsprosess som omfatter myndigheter, foreninger, operatører og luftfartseksperter.

Innledning

I. Generelt

1. I europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008¹ (heretter kalt "grunnforordningen"), endret ved forordning (EF) nr. 1108/2009², fastsettes en hensiktsmessig og omfattende ramme for fastsettelse og gjennomføring av felles tekniske krav og administrative fremgangsmåter i sivil luftfart.
2. Formålet med denne uttalelsen er å bistå Europakommisjonen i å fastsette iverksettelsesregler (IR) for luftoperasjoner.
3. Uttalelsen er vedtatt etter fremgangsmåten fastsatt av styret i Det europeiske flysikkerhetsbyrå ("Byrået")³, i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 i grunnforordningen.

II. Uttalelsens omfang

4. Uttalelsen inneholder IR for kommersielle lufttransportoperasjoner (CAT) med seilfly og ballonger og endrer følgende regeldokumenter:
 - Rammeforordning om luftoperasjoner
 - Vedlegg I - Definisjoner for vedlegg II til VIII
 - Vedlegg II - del ARO, myndighetskrav for luftoperasjoner
 - Vedlegg III - del ORO, som inneholder organisatoriske krav for luftoperasjoner, særlig for kommersielle luftoperatører og ikke-kommersielle luftoperatører av komplekse motordrevne luftfartøy, og
 - Vedlegg IV - del CAT, tekniske krav for kommersielle lufttransportoperasjoner.
5. Uttalelsen inneholder dessuten IR for CAT-operasjoner som begynner og avslutter på samme flyplass eller driftssted (CAT A-til-A) og endrer følgende regeldokumenter:
 - Forordning for luftoperasjoner:
 - Rammeforordning om luftoperasjoner
 - Vedlegg II - del ARO, myndighetskrav for luftoperasjoner
 - Vedlegg III - del ARO, organisatoriske for luftoperasjoner, og
 - Vedlegg IV - del CAT, tekniske krav for kommersielle lufttransportoperasjoner

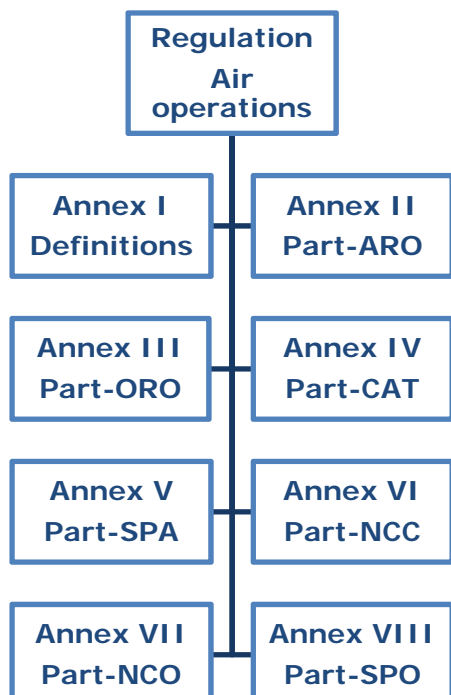
¹ Europaparlamentets- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler i sivil luftfart, om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF. *EUT L 79 av 19.03.2008, s. 1-49.*

² Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009 om endring av forordning (EF) nr. 216/2008 angående flyplasser, lufttrafikkstyring og flysikkerhetstjenester og om oppheving av direktiv 2006/33/EF. *EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51-70.*

³ Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrået skal anvende ved avgivelse av uttalelser, utstedelse av sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmateriale ("regelverksprosedyre"). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

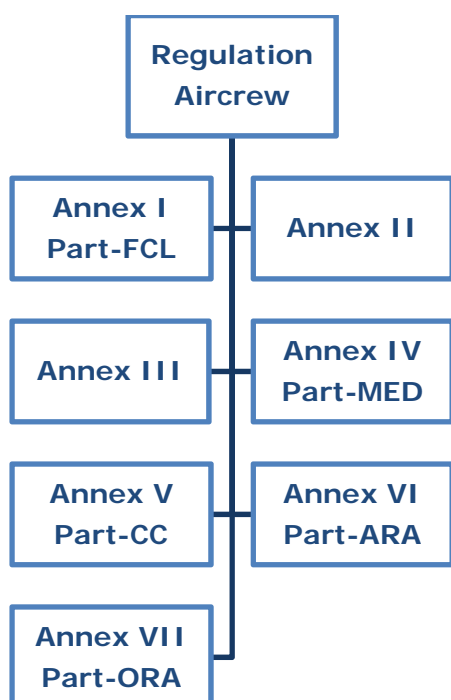
- Forordning for flygende personell:
 - Rammeforordning for flygende personell, og
 - Vedlegg VII - del ORA, organisatoriske krav for flygende personell.
6. Dokumentene i denne uttalelse er basert på den reviderte regelstrukturen som foreslått av Europakommisjonen og Byrået i april 2011. Nedenstående tabell viser en oversikt over vedleggene i forordningen for luftoperasjoner og forordningen for flygende personell⁴.

Tabell 1 Vedlegg til forordningen om luftoperasjoner⁵



⁴ Forordning om flygende personell i sivil luftfart (EU) nr. 1178/2011, endret gjennom forordning (EU) nr. 290/2012.

⁵ NCC: ikke-kommersielle operasjoner med komplekse motordrevne luftfartøy; NCO: ikke-kommersielle operasjoner med annet enn komplekse motordrevne luftfartøy; SPO: spesialoperasjoner.

Tabell 2: Vedlegg til forordningen om flygende personell⁶

III. Høring

7. Uttalelsen er basert på følgende:

- NPA 2008-22, som inneholder utkast til forslag for iverksettingsregler (IR) og relaterte, akseptable samsvarsmetoder (AMC), samt veiledningsmaterieell (GM) for myndigheter og organisasjoner
- NPA 2009-02, som inneholder utkast til forslag til IR og tilhørende AMC og GM for drift av luftfartøyer.

8. NPA 2008-22 ble kunngjort på EASAs nettside (<http://www.easa.europa.eu>) 31. oktober 2008. Høringsperiodoen ble avsluttet 28. mai 2009. NPA 2009-02 ble kunngjort på EASAs nettside (<http://www.easa.europa.eu>) 30. januar 2009. Høringsperioden ble avsluttet 31. juli 2009.

9. Endringsreglenes utforming ble drøftet i detalj med regelverksgruppene som er etablert for NPA 2008-22 og 2009-02.

10. Etter utstrakt høring med myndigheter, foreninger og operatører, kunngjorde Byrådet CRD for del AR og OR 4. oktober 2010, CRD OPS I 25. november 2010 og CRD OPS III 27. oktober 2011. Tilbakemeldingsperioden ble avsluttet henholdsvis 6. desember 2010, 15. februar 2011 og 30. januar 2012.

11. Byrådet drøftet forslag til utkast for CAT A-til-A med AGNA-medlemmer under to temabaserte møter i oktober 2011 og juli 2012.

⁶ FCL: lisensering av flygebesetning; MED: medisinsk; CC: kabinbesetning; ARA: autorisasjonskrav for flygende personell.

IV. Retningslinjer for regelnummerering

12. I samsvar med Byråets retningslinjer for utarbeidelse av regler, ble følgende retningslinjer for regelnummerering anvendt i IR:

.<Underdel>.<Avsnitt>.<N>

Forklaring:

: obligatorisk - inntil fire bokstaver eller sifre

eksempler: ARO, ORO, CAT

<Underdel>: obligatorisk - inntil fire bokstaver eller sifre

eksempler: GEN, OP, POL, IDE

<Avsnitt>: obligatorisk - inntil fem bokstaver eller sifre

eksempler: MPA, NMPA, A, H, S, B

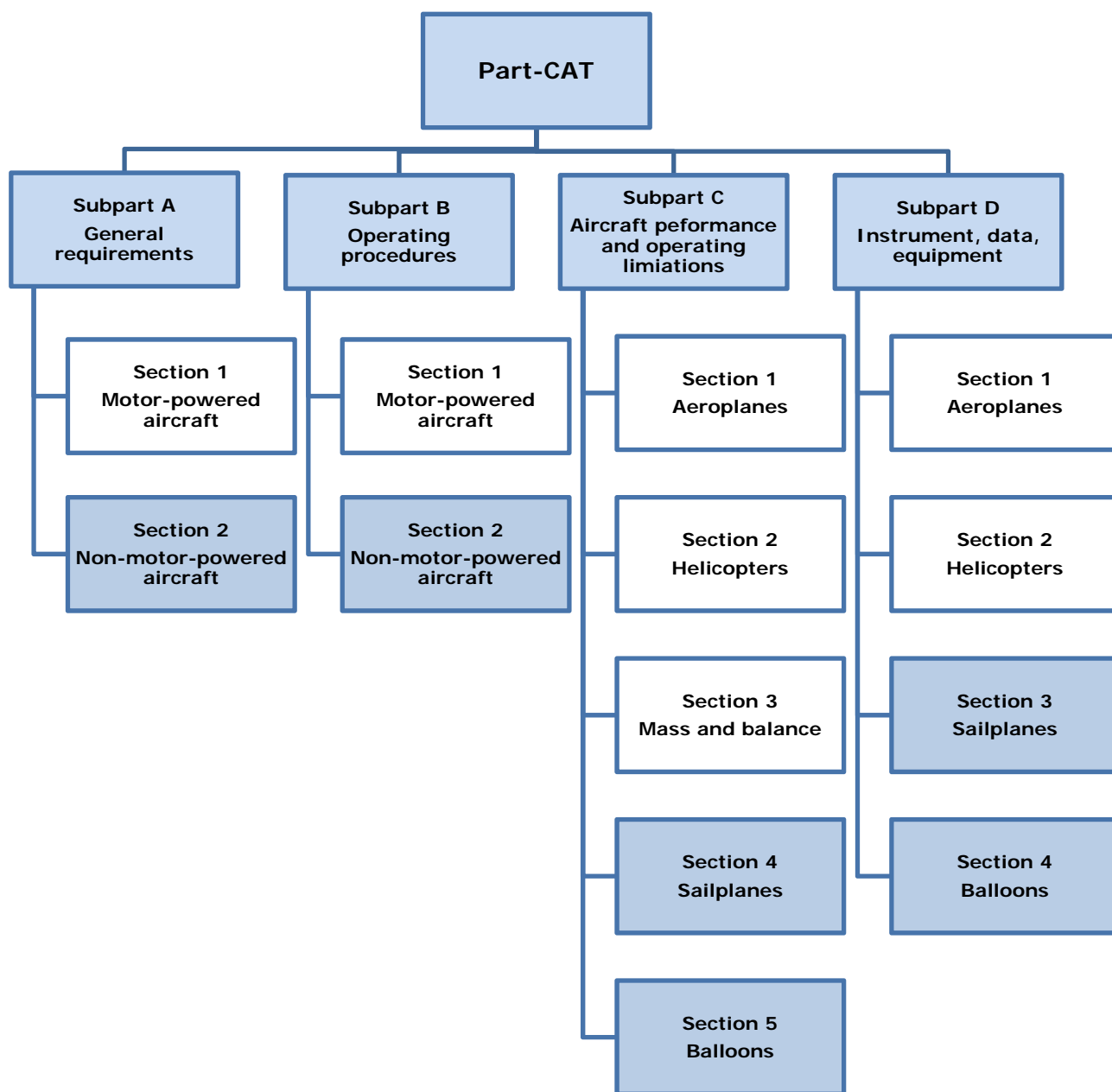
<N>: obligatorisk - regelnummer - tre sifre, som begynner med 100, og hvor etterfølgende numre vanligvis nummereres i trinn på 5.

CAT (S, B)**I Endringer til rammeforordning om luftoperasjoner**

13. Endringene til rammeforordningen inneholder to mindre justeringer for å ta hensyn til CAT-operasjoner med ballong og seilfly.
14. Endringen til artikkel 1 fastslår OPS-reglens anvendelighet for CAT-operasjoner med seilfly og ballonger. Det klargjøres også at forordningen ikke gjelder for ballonger med fast forankring, luftskip og ballongflygninger med fast forankring. Blant alle de ulike typene ballongoperasjoner, vil noen av dem være gjenstand for forankring. Den viktigste forskjellen mellom tre hovedtyper av forankring er som følger:
 - En "forankret ballong" er spesifikt utformet for kontinuerlig å være forankret til bakken med et forankringssystem under operasjoner.
 - En "forankret flygning" er den midlertidige forankringen av en fri ballong under flygning, med hensikt om å gjennomføre hele flygningen på ett sted.
 - En "forankret oppstart" er den midlertidige forankringen av en fri ballong, med hensikt om å starte en fri flygning.
15. Kun operasjoner med "forankret oppstart" vil dekkes av denne forordningen. "Forankrede ballonger" og "forankret flygning" vil ikke dekkes av denne forordningen. Disse vil bli omtalt på et senere tidspunkt.
16. Når det gjelder overføringsperiode, er det fremmet forslag om en 3-årig unntaksperiode. Forslaget tar hensyn til at det ikke finnes harmoniserte EU-regler for slike operasjoner i dag.

II. Endringer til del CAT**Omfang**

17. Del CAT inneholder tekniske regler for alle CAT-operasjoner. Strukturen i del CAT ble utformet for å tillate at flere regler for visse luftfartøykategorier kunne tilføyes på et senere stadium, uten å bryte med regelsekvensen for de reglene som allerede forelå på et tidligere stadium. Derfor finnes flestparten av de gjeldende reglene for CAT (S, B) i nye avsnitt.
18. Den følgende fremstillingen kartlegger i blått de underdelene og avsnittene som er gjeldende for CAT (S, B)-operasjoner.



19. Reglene for del CAT (S, B) må leses sammen med
- rammeforordningen om luftoperasjoner
 - vedlegg I - Definisjoner av begreper benyttet i vedlegg II til VIII
 - vedlegg II - Del ARO, som inneholder myndighetskrav for CAT-operatører, og
 - vedlegg III - Del ORO, som inneholder organisatoriske krav, hvor særlig følgende underdeler er relevante: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC og ORO.FC
 - vedlegg V - Del SPA, med krav for operasjoner som krever spesifikk godkjenning, i prinsippet også gjeldende for CAT (S, B)-operatører; men ingen av disse operasjonene virker imidlertid relevante for CAT (S, B)-operatører.

Oversikt over reaksjoner

20. Byrået mottok totalt 92 reaksjoner fra 7 berørte parter.
21. Noen av reaksjonene omhandlet CAT (S, B) som helhet, med forslag om at CAT (S, B) ikke skulle anses som en kommersiell aktivitet. Disse reaksjonene har blitt notert, men ikke akseptert, i og med at denne uttalelsen ikke vurderer hvorvidt en aktivitet bør klassifiseres som kommersiell eller ikke-kommersiell. Begrepet kommersiell operasjon er definert i artikkel 3 i grunnforordningen og kan ikke endres gjennom en IR med lavere status.
22. For underdel GEN omhandlet de fleste reaksjonene CAT.GEN.NMPA.140 "Dokumenter, håndbøker og opplysninger som skal medbringes". De fleste reaksjonene anmodet om ytterligere tillegninger og tilpasning til del NCO, hvorav de fleste har blitt godtatt.
23. For underdel OP gjaldt de fleste kommentarene ballongoperasjoner. Mange av dem påpekte behovet for ytterligere klargjøringer, som har blitt gitt i forklaringene nedenfor.
24. For underdel POL omhandlet også de fleste reaksjonene ballongkrav og AMC for systemet for masseberegning. De fleste av disse reaksjonene har blitt tatt hensyn til.
25. Ca. 30 reaksjoner ble mottatt for underdel IDE, de fleste omhandlet ballonger. Noen reaksjoner fokusert på forankringssystemet for fartøysjefen på ballonger, hvor det i visse tilfeller ble gitt støtte til tekstforslaget, mens andre var imot. Noen reaksjoner ba om samsvar med andre deler. Kommentarer påpekte også behovet for å revidere bestemmelsen om diverse utstyr for ballonger. Klargjøringer ble anmodet om radiokommunikasjonsutstyr for seilfly.

Forklaringer

26. Når de nye avsnittene ble utarbeidet, kontrollerte Byrået grundig at det forelå samsvar i de foreslåtte reglene med følgende dokumenter, med justering der dette var nødvendig:
 - for IR som er spesifikke for CAT, med versjonen av del CAT (A, H), som er vedtatt av EASA-komiteen og sendt til EU-parlamentet for gransking, og
 - for IR som er mer spesifikke for operasjoner med seilfly og ballonger, siste versjon av del NCO som drøftet i EASA-komiteen.
27. Følgende kapitler beskriver endringer sammenlignet med CRD-versjonen i den grad de medfører en endring av reglenes innhold, med ytterligere forklaringer til utvalgte regler.

CAT.GEN.105 Motorglidefly og motorseilfly med integrert motor

28. Formålet med dette kravet er å klargjøre at motorseilfly med integrert motor, unntatt motorglidefly, skal opereres etter gjeldende regler for ikke motordrevne luftfartøy og seilfly. Regelen spesifiserer dessuten de gjeldende reglene for motorglidefly, som anses å være en underkategori av motorseilfly med integrert motor, om hvorvidt de opereres som et fly eller et seilfly.
29. Regelen har blitt løftet opp i regelhierarkiet og er plassert før teksten i avsnitt 1 og 2 i underdel GEN.

CAT.GEN.NMPA. 100 Fartøysjefens ansvar

30. Regelen oppsummerer fartøysjefens viktigste ansvarsoppgaver. Reglene har blitt endret med tilleggskrav, som reflekterer noen av de reglene som er gjeldende for besetningsmedlemmer ved CAT (A, H)-operasjoner. De nye kravene omhandler operatørens prosedyre for hendelsesrapportering, FTL og øvrige krav, og lister opp situasjoner hvor fartøysjefen ikke skal utføre oppgaver på et luftfartøy.
31. Selv om seilfly- og ballongmiljøet vanligvis benytter uttrykket ansvarshavende pilot i stedet for fartøysjef, foreslår likevel Byrået at dette begrepet benyttes for samsvar med andre regler i del CAT og del ORO.

CAT.GEN.NMPA. 105 Ballongens besetningsmedlemmers ansvar

32. Del ORO gjelder også for CAT-operasjoner med ballong. Dette betyr at kravet i underdel CC om å tildele minst ett kabinbesetningsmedlem til å operere luftfartøy som er sertifisert for en kapasitet på over 19 passasjerer, også ville gjelde for ballonger som fører over 19 passasjerer.
33. Reglene i ORO.CC ble imidlertid utarbeidet for operasjoner med fly og helikoptre, og ble ikke ansett som egnet for ballongoperasjoner. Det foreslås derfor å ekskludere ballongoperasjoner fra kravet for kabinbesetninger.
34. Det er imidlertid ansett at fartøysjefen trenger assistanse fra et ekstra besetningsmedlem når over 19 passasjerer er om bord. Med dette til grunn har en ny regel CAT.GEN.NMPA.105 "Ekstra besetningsmedlem for ballong" blitt tilføyd. Regelen krever at et ekstra besetningsmedlem er om bord i ballonger som fører over 19 passasjerer om bord, og den spesifiserer de grunnleggende ansvarsområdene for dette ekstra besetningsmedlemmet.

CAT.GEN.NMPA. 140 Dokumenter, håndbøker og opplysninger som skal medbringes

35. Denne regelen har blitt endret ut ifra reaksjoner som ble mottatt fra interessetakere, samt for å unngå manglende samsvar med det siste tilgjengelige utkastet til del NCO. Regelen godtar nå at dokumentene, håndbøkene og opplysningene som spesifiseres i regelens underavsnitt (a), kan medbringes i følgebilen eller oppbevares på flyplassen eller driftsstedet. Dette gjelder for både operasjoner med seilfly og ballonger, såfremt flygingen planlegges som A-til-A eller i lokalområdet.

CAT.GEN.NMPA. 150 Transport av farlig gods

36. Interessetakere foreslo at denne regelen skulle slettes, da CAT (S, B) vanligvis ikke medbringer farlig gods. Det bør klargjøres at dette kravet tar for seg omstendigheter hvor farlig gods kan bli transportert uten en godkjennelse i henhold til SPA.DG. Dette gjelder for eksempel artikler som medbringes i passasjerers bagasje, som normalt sett vil anses å være farlig gods. Avsnittet omhandler også fartøysjefens årvåkenhet for å påvise farlig gods når dette medbringes uten forvarsel.
37. Byrået har derfor opprettholdt denne regelen, men endret den slik at transport av farlig gods ikke er tillatt unntatt når det ikke sorterer under Tekniske forskrifter for sikker

transport av farlig gods med luftfartøy (ICAO-dok. 9284-AN/9095), i henhold til forskriftenes del 1, eller når det transporteres av passasjerer eller besetningsmedlemmer eller i bagasje, i samsvar med de tekniske forskriftenes del 8.

38. Begrepet "Tekniske forskrifter" er definert i vedlegg I (som kunngjort i uttalelse 04/2011).

CAT.OP.NMPA.105 Prosedyrer for støyreduksjon - ballonger og motorseilfly med integrert motor

39. Ut i fra aksepterte reaksjoner fra interessetakere, har prosedyrene for støyreduksjon blitt endret og spesifiserer at regelen omfatter operasjoner med ballonger og motorseilfly med integrert motor. Teksten har dessuten blitt omarbeidet og henvender seg til operatøren og ikke til fartøysjefen.

CAT.OP.NMPA.110 Drivstoff- og ballasttilførsel og -planlegging - ballonger

40. Dette kravet har blitt endret og spesifiserer at beregningen skal dokumenteres i en operativ reiseplass. Begrepet gass har dessuten blitt fjernet, som for andre regler, i og med at gass er ansett å være omtalt under begrepet drivstoff.

CAT.OP.NMPA.115 Transport av spesielle passasjerkategorier (SCP)

41. Ut i fra godkjente reaksjoner fra interessetakere, har denne reglene blitt forkortet og redusert til et sikkerhetsmål om at SCP må transporteres i samsvar med de prosedyrene operatøren har etablert for å ivareta sikkerheten for luftfartøyet og personene om bord.
42. Teksten i den tilknyttede AMC tar hensyn til forordning (EF) nr. 1107/2006 om rettighetene for funksjonshemmede og personer med redusert mobilitet som reiser luftveien⁷. Særlig oppmerksomhet har blitt gitt artikkel 2(a), som angir en definisjon av "funksjonshemmet person" eller "person med redusert mobilitet", som har et noe bredere omfang enn tilsvarende definisjon i EU-OPS (jfr. ACJ OPS 1.260 i avsnitt 2 av JAR-OPS 1) og de spesifikke behovene for CAT-operasjoner med ballonger.

Tidligere CAT.OP.NMPA.120 Stuing av bagasje

43. Regelen har blitt slettet, da den er vurdert å ikke være relevant for CAT (S, B)-operasjoner.

CAT.OP.NMPA.135 Sikring av passasjer- og flygerkabin - ballonger

44. Denne regelen har blitt omarbeidet for å ta hensyn til ballongoperasjoner.

CAT.OP.NMPA.165 Fylling av drivstoff i luften og håndtering av ballast

45. Teksten har blitt endret for å gjenspeile de spesifikke operative behovene for ballonger. Regelen retter seg til fartøysjefen, som bedre gjenspeiler CAT(B)-operasjonenes natur.

⁷ EUT L 204 av 26.07.06, s. 1-9.

CAT.OP.NMPA.170 Bruk av tilleggsoksygen

46. Teksten omhandler det operative kravet for når tilleggsoksygen skal benyttes. Den må leses i sammenheng med de relaterte kravene for oksygen i CAT.IDE.S.125 og CAT.IDE.B.125.

CAT.OP.NMPA.185 Operative begrensninger - seilfly

47. En ny regel ble tilføyd for å klargjøre at seilfly kun skal opereres om dagen.

CAT.POL.S.110 Gjennomføring

48. Tidligere underavsnitt (b) som omhandlet operasjoner over tettbebygde områder rundt byer eller tettsteder, har blitt fjernet siden det allerede omtales under del SERA 3.1.2.1.

CAT.POL.B.115 Gjennomføring

49. Tidligere underavsnitt (b) som omhandlet operasjoner over tettbebygde områder rundt byer eller tettsteder, har blitt fjernet siden det allerede omtales under del SERA 3.1.2.1.

CAT.IDE.S.140 Radiokommunikasjonsutstyr

50. Det har blitt klargjort av radiokommunikasjonsutstyr er obligatorisk kun når dette er påkrevd gjennom luftromskrav.

CAT.IDE.B.115 VFR-operasjoner - flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

51. Den endrede regelen er tilpasset teksten i del NCO og klargjør under hvilke forhold en trykkehøydemåler er påkrevd.

CAT.IDE.B.120 Fastspenningssystemer

52. Den endrede regelen spesifiserer at fastspenningssystemer for fartøysjefen kun påkreves for ballonger med kabinindelte kurver.

CAT.IDE.B.135 Håndholdte brannslukkingsapparater

53. Den endrede regelen innehar en lenke til CS 31HB, som inneholder kravene for håndholdte brannslukkingsapparater.

CAT.IDE.B.150 Diverse utstyr

54. Regelen har blitt omarbeidet i henhold til mottatte kommentarer og del NCO/SPO. Spesifikke artikler er nå påkrevd i henhold til ballongkategori.

CAT.IDE.B.155 Radiokommunikasjonsutstyr

55. Det har blitt klargjort av radiokommunikasjonsutstyr er obligatorisk kun når dette er påkrevd gjennom luftromskrav.

III. Endringer til del ORO**ORO.AOC**

56. For operatører som utfører CAT A-til-A og CAT-operasjoner med seilfly og ballonger, krever ikke forordning (EF) nr. 2042/2003 en Nominated Post Holder for å opprettholde luftdyktighet. Dette fremgikk ikke i tilstrekkelig grad i ORO.AOC.135, og underavsnitt (a)(4) har blitt endret. I tillegg er fasilitetskravene som defineres i ORO.GEN.215 ansett å være tilstrekkelige, og slike operatører er derfor unntatt fra de etablerte fasilitetskravene i ORO.AOC.140.

ORO.MLR

57. Det anses at den totale strukturen for en driftshåndbok, slik det kreves av ORO.MLR.101, ikke er relevant for CAT (S, B)-operasjoner. For å kunne åpne for større fleksibilitet, samtidig som de generelle prinsippene i en driftshåndbok ivaretas, har CAT (S, B)-operasjoner blitt unntatt fra ORO.MLR.101, og en forenklet driftshåndbokstruktur blir gitt gjennom AMC 2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

58. Uttalelse 04/2011 inneholdt allerede de elementene som gjelder CAT-operasjoner med seilfly og ballonger. Som for CAT A-til-A-operatører, må CAT-operatører for ballonger og seilfly følge de vanlige kravene i avsnitt I som er gjeldende for alle kommersielle og ikke-kommersielle operatører for komplekse motordrevne luftfartøy. I tillegg blir de anmodet om å følge kravene for kommersielle operasjoner annet enn CAT etter avsnitt 3, hvor det stipuleres en årlig nivåkontroll for operatørene. Tillempningene ble vurdert på nytt og tilpasset i henhold til endringene som ble utført for CAT A-til-A-operasjoner. Endringene angår hovedsakelig AMC-materiell om rute/område og flyplasskompetanse.
59. De gjeldende reglene for ballong- og seilflyoperasjoner inneholder krav om flygebesetningens sammensetning, utnevnelsen av fartøysjef, CRM-opplæring, differensiert og familiariseringsopplæring samt vedlikeholdstrening og kontroll, inkludert nivåkontroll av operatører.

ORO.CC

60. Del ORO gjelder også for ballonger som utfører CAT-operasjoner. Dette betyr at kravet i underdel CC om å tildele minst ett kabinbesetningsmedlem til å operere luftfartøy som er sertifisert for en setekapasitet på over 19 passasjerer, også ville gjelde for ballonger som fører over 19 passasjerer.
61. Dette ble ansett som irrelevant for denne typen operasjon, og det foreslås derfor å ekskludere ballonger fra kravet til kabinbesetninger.

IV. Andre observasjoner

62. For denne uttalelsens formål, har definisjonen av tom masse for ballong blitt tilføyd vedlegg I - Definisjoner, slik det fremgår av uttalelse 04/2011. Definisjonene for ballong, seilfly, motorseilfly med integrert motor og motorglidefly ble tatt med i uttalelse 04/2011. Selv om disse begrepene etterhvert ble utelatt gjennom utvalgsprosedyrer og ikke fremgår av den første forordningen (EF) nr. xxx/xxxx om luftoperasjoner (siden den forordningen kun inneholder krav for fly og helikoptre), vil definisjonene bli tatt med i forordningsendringen om luftoperasjoner, hvor bestemmelser for ballonger, seilfly, motorseilfly med integrert motor og motorglidefly vil etableres. For øvrig har definisjonen av trafikkbelastning blitt noe endret for å ta hensyn til ballongoperasjoner.
63. For det som angår CAT-operasjoner med ballong og seilfly, har ingen endringer blitt foreslått til del ARO.

CAT (A-til-A)

I. Policy

Målsetninger for CAT A-til-A-operasjoner

64. Ut ifra kommentarene som ble mottatt om NPA, reaksjonene som ble mottatt om CRD, innhentede observasjoner under AGNA temamøtene om A-til-A-flygninger samt ved diskusjonene i EASA-komiteen, forstår Byrået det slik at de foreslåtte reglene om CAT A-til-A-operasjoner bør oppfylle følgende målsetninger:
- støtte CAT-operasjoner for ikke-komplekse organisasjoner, hvor tjenesten som ytes er sightseeingflygninger innen et lokalområde med mindre, ikke-komplekse luftfartøy under VFR på dagtid eller om natten
 - gi incentiver for aeroklubber som også er godkjente opplæringsorganisasjoner (ATO), slik at de styrker deres medlemsgrunnlag, hvor det tas hensyn til at disse organisasjonene vanligvis ville operere CAT A-til-A-operasjoner med ikke-komplekse luftfartøy under VFR om dagen på et begrenset antall dager
 - sørge for at proporsjonalitetsprinsippet tilfredsstilles
 - opprettholde et høyt sikkerhetsnivå som er relevant til CAT-operasjoner når passasjerer transporteres, og
 - ta særlig hensyn til de iboende farene som uerfarne piloter kan støte på av og til under CAT-operasjoner.

Omfang for CAT A-til-A-operasjoner, som definert i rammeforordningen om luftoperasjoner

65. Artikkel 6, avsnitt 1 i utkastet til forordning for luftoperasjoner slik den ble vedtatt av EASA-komiteen og sendt til Europaparlamentet og Rådet for granskning, unntar CAT A-til-A-operasjoner fra gyldigheten av vedlegg III og IV. Årsaken til unntaket var å utsette en mer detaljert diskusjon om CAT A-til-A-operasjoner til det tidspunktet hvor EASAs uttalelse om CAT A-til-A-pakken blir tilgjengelig.
66. Artikkel 6 definerer CAT A-til-A-operasjoner som begynner og avslutter på samme flyplass eller driftssted, med fly i ytelsesklasse B og ikke-komplekse helikopter.
67. Begrepet "fly i ytelsesklasse B" er definert i vedlegg I - Definisjoner, og har blitt overført fra EU-OPS 1.470 uten endringer. For å tilfredsstille kravet til et fly i ytelsesklasse B, må alle de følgende kriteriene oppfylles:
- drevet av propellmotorer
 - maksimal avgangsmasse (MTOM) på 5 700 kg eller mindre, og
 - maksimal konfigurasjon for passasjer seter (MPSC) på 9 eller færre.
68. Begrepet "ikke-komplekst helikopter" er utledet av negasjonen for definisjonen av komplekst motordrevet helikopter i artikkel 3 i grunnforordningen. For å regnes som et ikke-komplekst helikopter, må alle de følgende kriteriene oppfylles:
- MTOM på 3 175 kg eller mindre

- MPSC på 9 eller færre, og
- sertifisert for operasjoner med én flyger.

Sammenligning mellom målsetningene og omfanget slik det er definert i rammeforordningen

69. Omfanget, slik det defineres i rammeforordningen, er meget bredt og ville åpne for at regulære, komplekse CAT-operasjoner som går utover målsetningene angitt ovenfor. Det følgende bør særlig noteres:
- Omfanget ville også tillate operasjoner med komplekse motordrevne luftfartøy, et fly i ytelsesklasse B er klassifisert som et komplekst motordrevet fly dersom flyet enten er drevet av turbopropellmotorer eller er sertifisert for en minstebesetning på 2 flygere.
 - Definisjonen i rammeforordningen fastsetter ikke begrensninger for flygetid eller geografiske begrensninger, hvilket betyr at slike CAT A-til-A-operasjoner også kan godkjennes utover lokalområdet (en unik definisjon av dette begrepet er ikke oppgitt i IR), særlig med komplekse luftfartøy.
 - Videre er det ingen begrensninger i flygetid, hvilket betyr at slike CAT A-til-A-operasjoner kan gjennomføres under VFR om dagen, VFR om natten og til og med IFR, hvor det særlig for sistnevnte vil bety at operasjonenes kompleksitet økes betydelig.
 - Dessuten er det maksimale antallet på 9 passasjerer svært høyt, og kan oppnås med bruk av komplekse fly.

Oppsummering av foreslåtte tiltak

70. Ut ifra vurderingen ovenfor, foreslås følgende tiltak.
71. Det bør understrekes at vedkommende myndigheter kan og bør anvende proporsjonalitetsprinsippet for deres interne instruksjoner og prosedyrer som anvendes i sertifiseringsprosessen for ikke-komplekse organisasjoner. For å sørge for et høyt sikkerhetsnivå for CAT-operasjoner, samt for å fokusere på den iboende fare som tidvis ligger i CAT-operasjoner når disse utføres av en operatør hvis hovedoperasjoner ikke faller inn under CAT, foreslås det å opprettholde kravet om et sertifikat for CAT A-til-A-operasjoner.
72. For luftoperatører som kun utfører CAT A-til-A-operasjoner med fly og helikoptre, foreslås det ytterligere tillemplinger. Derfor foreslås endringer til del CAT, del ORO og del ARO. De fleste av disse tillemplningene tilføyer imidlertid ytterligere begrensninger om at de aktuelle flygeregulene skal være VFR om dagen, samt angående luftfartøyets størrelse, f.eks. ELA2.
73. ELA2 fly og helikoptre defineres i vedlegg I - Definisjoner, som følger:
- Et ELA2-fly er et fly med en maksimal avgangsmasse (MTOM) på 2 000 kg eller mindre, som ikke er klassifisert som et komplekst motordrevet luftfartøy, og
 - Et ELA2-helikopter er et svært lett rotorfartøy med en MTOM som ikke overstiger 600 kg og med enkel utforming, laget for å føre maksimalt to personer ombord, og som ikke er drevet av turbo- og/eller rakettmotorer.

74. Det bør videre noteres at de allerede vedtatte reglene for del CAT og del ORO inneholder et antall tillem্পninger for lokale operasjoner og operasjoner med ikke-komplekse luftfartøy. Disse stammer fra tillem্পningene i EU-OPS og JAR-OPS3:
- Vedlegg 1 til 1.005(a) for operasjoner med fly i ytelsesklasse B under VFR om dagen
 - Vedlegg 1 til 3.005(f) for operasjoner med mindre helikoptre under VFR om dagen, og
 - Vedlegg 1 til 3.005(g) for lokale helikopteroperasjoner.
75. Vedlegg 1 til denne EN angir en kryssreferansetabell mellom vedleggene og de nye EASA OPS-reglene, inkludert en forskjellserklæring.
76. Vedlegg 2 til denne EN angir en liste over tillem্পninger, forbud og regler, som ikke er gjeldende eller ikke relevante for typiske A-til-A-operasjoner.
77. Sist, men ikke minst, for aeroklubber som innehar et ATO-sertifikat bør det være mulig å tilby promoteringsflygninger under visse forhold. For å gjøre dette mulig, er det foreslått endringer til forordningen om flygende personell, særlig til del ORA.

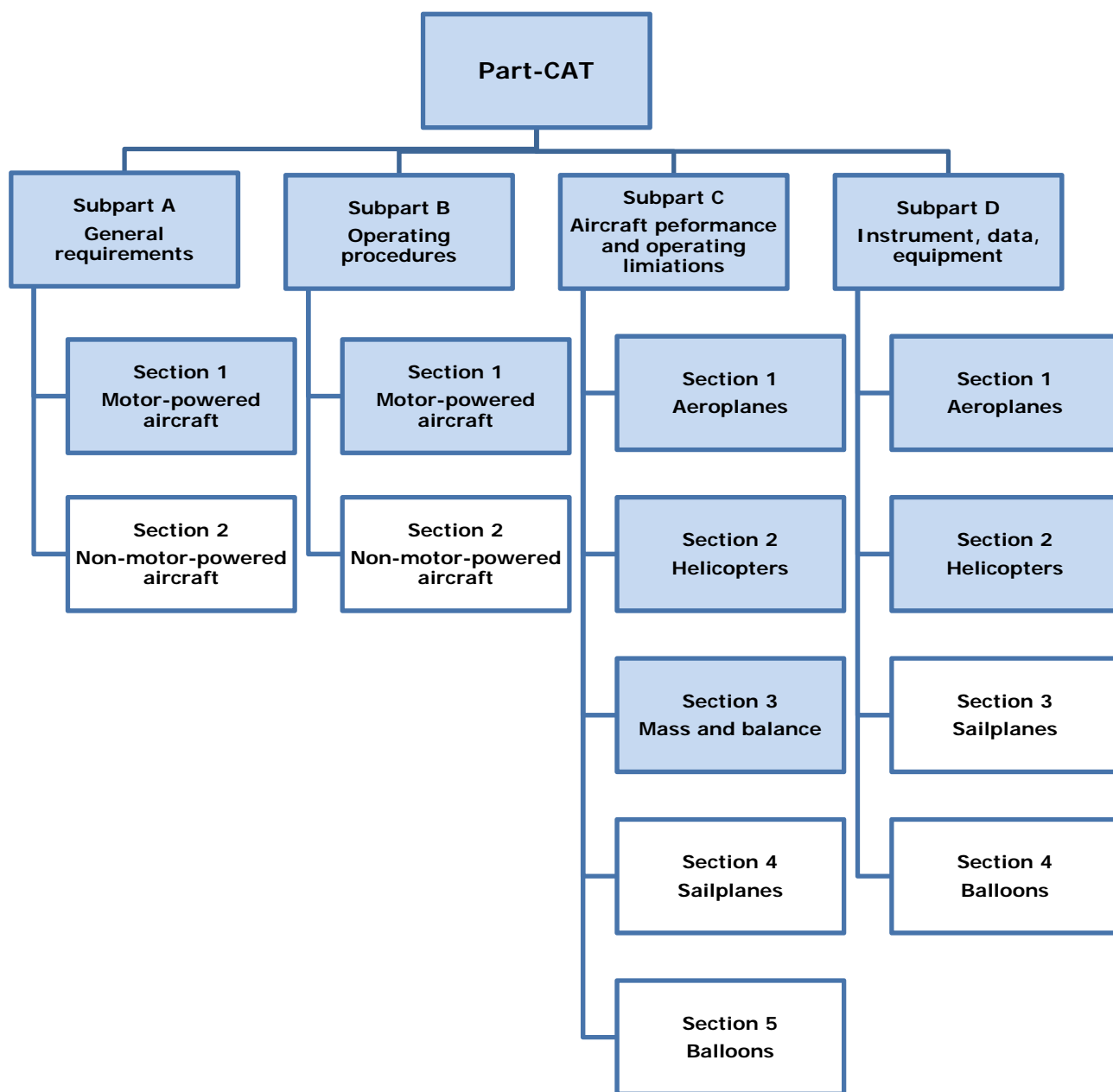
II. Endringer til rammeforordningene

78. De foreslåtte A-til-A-reglene krever endringer til rammeforordningene for forordningene om luftoperasjoner, samt til forordningen om flygende personell.
79. Det er ikke ansett nødvendig å definere CAT A-til-A-operasjoner. Reglene spesifiserer selv innenfor tillem্পningen til hvilken luftfartøykategori, hvilke flygeregler og hvilket operasjonsmiljø de gjelder for. Dette tilrettelegger for mer forholdsmessige regler, avhengig av det aktuelle forhold.
80. Punkt 4 i endringen til rammeforordningen for luftoperasjoner fjerner unntaket for A-til-A-flygninger fra artikkel 6. Punkt 5 i endringen til rammeforordningene spesifiserer at de overliggende bestemmelsene for EU-OPS AOC og konverteringsprosessen for AOC for helikoptre, som er fastsatt i artikkel 7, særlig gjelder for CAT A-til-A-operasjoner. Endringen av artikkel 10 foreslår en overgang gjennom en unntaksperiode på 2 år for CAT A-til-A. Videre foreslår endringsforordningen konsekvensendringer til CR, f.eks. for FTL.
81. Endringsforordningen tar dessuten for seg endringer i vedleggene, som forklares mer i detalj nedenfor.
82. Vedrørende rammeforordningen for flygende personell, har et nytt avsnitt ORA.ATO.155 blitt lagt til for at ATO skal kunne tilby promoteringsflygninger under visse omstendigheter. Ingen overgang er ansett å være nødvendig.

III. Endringer til del CAT

Omfang

83. Den følgende fremstillingen kartlegger i blått de underdelene og avsnittene som er gjeldende for CAT A-til-A-operasjoner.



Forklaringer

84. Vedleggene til forordningen om luftoperasjoner, og da særlig del CAT, har blitt utarbeidet med hensyn til proporsjonalitetsprinsippet fra utgangspunktet. På grunn av forholdsmessigheten skiller allerede de eksisterende reglene i del CAT mellom følgende:
- lokale operasjoner og A-til-A-flygninger i forhold til A-til-B-operasjoner
 - ikke-komplekse luftfartøy i forhold til komplekse luftfartøy
 - énmotors luftfartøy i forhold til flermotors luftfartøy
 - IFR og VFR nattoperasjoner i forhold til VFR dagoperasjoner

- Operasjoner med én flyger i forhold til operasjoner med flere flygere
 - operasjoner hvor kabinbesetning er påkrevd i forhold til operasjoner uten krav til kabinbesetning
 - ytelsesklasse A, B og C for fly, og
 - ytelsesklasse 1, 2, 3 og kategori A og B for helikoptre.
85. Som en oppsummering er følgende regler hverken gjeldende eller relevante for CAT A-til-A-operasjoner:
- regler som kun omhandler A-til-B-operasjoner
 - regler for komplekse luftfartøy
 - regler for operasjoner under IFR
 - regler for operasjoner med flere flygere og regler med kabinbesetning, og
 - regler for ytelsesklasse A og C for fly.
86. Vedlegg 2 gir en uttømmende liste med forklaringer til 236 regelreferanser, som enten
- gir tillegninger spesifikt for CAT A-til-A-operasjoner, eller
 - gir tillegninger for operasjoner med ikke-komplekse luftfartøy eller fly i ytelsesklasse B, eller for operasjoner i lokalområdet, som også er gjeldende for CAT A-til-A-operasjoner, eller
 - pr. definisjon ikke er gjeldende eller relevant for CAT A-til-A-operasjoner.
87. Som nevnt ovenfor, har tillegninger fra EU-OPS og JAR-OPS 3 for fly i ytelsesklasse B under VFR om dagen, operasjoner med små helikoptre under VFR om dagen og lokale helikopteroperasjoner blitt innarbeidet i del CAT i den grad det har vært mulig. Vedlegg 1 angir en kryssreferansetabell med en uttalelse om innarbeidelsen.
88. Byrået har nok en gang foretatt en proporsjonalitetskontroll av de gjeldende reglene for CAT A-til-A-operasjoner, og det har identifisert følgende regler hvor ytterligere tillegninger for CAT A-til-A-operasjoner er berettiget.

CAT.OP.MPA.151 Drivstoffpolicy - tillegninger

89. Et nytt underavsnitt (b) foreslås tilføyd med en tillegning for CAT A-til-A-operasjoner med fly i klassen europeiske lette luftfartøy (ELA) 2 under VFR om dagen. Tillegningen ville gjøre at operatøren, i stedet for å anvende kravene i CAT.OP.MPA.150 for planleggingen av flygningen og metoden for forhåndsregning av drivstoffbehovet, kun ville kunne spesifisere minimum reservedrivstoff i OM, som ikke skal være mindre enn nødvendig mengde for å fly en periode på 45 minutter.
90. Denne tillegningen inngikk også i EU-OPS, vedlegg 1 til 1.005(a) 12(i).
91. Det nye underavsnitt (b) gjør at dagens underavsnitt (b) vil betegnes (c).

CAT.POL.A.310 Klarering til hindringer ved avgang - flermotorsfly

92. Det foreslås å tilføye et nytt underavsnitt (e), som tillegger VFR-operasjoner om dagen med fly i ytelsesklasse B fra visse krav til flygebaneoppsett for avgang, som ut ifra et sikkerhetsmessig synspunkt er relevante for operasjoner i visuelle værforhold (VMC).

93. Denne tillegningen inngikk også i EU-OPS, vedlegg 1 til 1.005(a) 24(i).

IV. Endringer til del ORO

ORO.GEN

94. Generelt sett, når den rette balansen skulle fastslås mellom IR og AMC, vurderte Byrådet behovet for å sørge for smidige regler i en tid hvor fremgangen i digital kommunikasjon, datavitenskap og andre fagområder åpner veien til et uendelig antall tekniske alternativer, og hvor antallet tilgjengelige valg stadig blir flere, med en konstant økende kompleksitet og tetthet i operasjonene. Den økte kompleksiteten i forretningsmodeller og operasjoner, med flere interaksjoner mellom systemets elementer, krever ikke at bare myndigheter og organisasjoner må implementere effektive styringssystemer, men det krever også at organisasjonene er fleksible for å møte eller overgå de sikkerhetsmålene som defineres av IR, ved å benytte samsvarstiltak og strategier for risikoreduksjon som de mener er relevante, avhengig av deres egen organisasjon, forretningsmodell, infrastruktur og operasjonstyper.
95. Dette gjelder også for de kravene som er foreslått til styringssystemer gjennom del ORO, som er strukturert for å fastsette sikkerhetsmålet i IR, mens de detaljerte tiltakene for å oppnå dette målet er definert som AMC. Dette krever fleksibilitet, da en organisasjon kan foreslå alternative tiltak til dem som er fastlagt i Byråets AMC, for å tilfredsstille målsetningen på IR-nivå. Dette er særlig relevant når det gjelder sikkerhetsstyring, da en tilnærming som "én størrelse passer for alle" ikke fungerer som effektiv sikkerhetsstyring: Organisasjoner trenger fleksibilitet for å kartlegge farer, slik at de på egnet vis kan redusere sine spesifikke sikkerhetsrisikofaktorer.
96. Derfor er ingen svært detaljerte krav tatt med på ORO.GEN-nivået, for ikke å pålegge en unødvendig byrde for visse typer organisasjoner. Når det gjelder sikkerhetsstyring, er kjernekravet (ORO.GEN.200(a)(3)) forholdsvis tydelig, og gir organisasjonen mandat til følgende:
- sørge for kartlegging av luftfartsmessig sikkerhetsrisiko som organisasjonens virksomheter innebærer
 - sørge for evaluering og styring av tilknyttede risikofaktorer
 - treffe tiltak for å redusere risikofaktorene og verifisere at tiltakene er effektive.
97. Det er verdt å merke seg at det både for komplekse og ikke-komplekse organisasjoner er mulig at samme person handler som sikkerhetsleder og tilsynsleder for samsvarskrav, såfremt tilstrekkelige ressurser gjøres tilgjengelig for begge funksjoner, og at det kan garanteres uavhengighet i inspeksjoner og evalueringer.
98. På grunn av operasjonenes natur, er det ansett at intet farlig gods ville medbringes på operatørens initiativ under slike operasjoner. Av samme grunn forventes dessuten passasjerene ikke å medbringe farlig gods, annet enn det som for øyeblikket er tillatt etter del 8 i de tekniske forskriftene. Derfor har CAT A-til-A-operasjoner og CAT-operasjoner med seilfly og ballonger blitt unntatt fra kravet i ORO.GEN.110 (j) om at en operatør skal iverksette og drive et treningsprogram for sitt personell angående farlig gods.

ORO.AOC

99. 56. For operatører som utfører CAT A-til-A og CAT-operasjoner med seilfly og ballonger, krever ikke forordning (EF) nr. 2042/2003 en Nominated Post Holder for å opprettholde luftdyktighet. Dette fremgikk ikke i tilstrekkelig grad i ORO.AOC.135, og underavsnitt (a)(4) har blitt endret. I tillegg er fasilitetskravene som defineres i ORO.GEN.215 ansett å være tilstrekkelige, og disse operatørene er derfor unntatt fra de etablerte fasilitetskravene i ORO.AOC.140.

ORO.MLR

100. Det anses at den totale strukturen for en driftshåndbok, slik det kreves av ORO.MLR.101, ikke er relevant for CAT A-til-A-operasjoner med ELA2-fly og -helikoptre. For å kunne åpne for større fleksibilitet, samtidig som de generelle prinsippene i en driftshåndbok ivaretas, har CAT A-til-A-operasjoner samt operasjoner med seilfly og ballonger blitt unntatt fra ORO.MLR.101, og en forenklet driftshåndbokstruktur blir gitt gjennom AMC 2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

101. Endringene til ORO.FC er i tråd med forslaget som allerede er fremsatt gjennom EASAs uttalelse 04/2011. Operatører av CAT A-til-A-operasjoner og CAT-operasjoner med seilfly og ballonger må følge de vanlige kravene i avsnitt I som er gjeldende for alle kommersielle og ikke-kommersielle operatører av komplekse motordrevne luftfartøy. I tillegg blir de anmodet om å følge kravene for kommersielle operasjoner annet enn CAT etter avsnitt 3, hvor det stipuleres en årlig nivåkontroll for operatørene. Det generelle avsnittet inneholdt allerede tillemplinger for fly i ytelsesklasse B vedrørende gyldighet for rute/område og flyplasskompetanse. Tillemplingen er nå utvidet til å gjelde CAT A-til-A-operasjoner så lenge gyldighetsperioden på 12 måneder ikke gjelder.

V. Endringer til del ARO

102. Avsnittet ARO.OPS.210, med anmodning om at myndighet skal utnevne et lokalområde, er slettet.
103. Et nytt underavsnitt (c) er i stedet tilføyd ARO.OPS.100 for å klargjøre at vedkommende myndighet kan fastslå spesifikke, operative begrensninger, som må dokumenteres i OPSPECS. Det aktuelle OPSPECS-formatet inneholder allerede felt for å spesifisere operative begrensninger.

VI. Endringer til del ORA

104. Det er foreslått å tilføye et nytt avsnitt ORA.ATO.155 for å tilrettelegge for at ATO under visse forhold kan tilby A-til-A promoteringsflygninger med ELA2-fly, ELA2-helikoptre og -seilfly, samt operasjoner i lokalområdet med ballonger.
105. Denne regelen bør gjøre det mulig for aeroklubber å fortsette dagens praksis med å tilby promoteringsflygninger for å tiltrekke nye studenter, samt legge en fornuftig juridisk ramme for slike operasjoner. Samtidig har Byrådet forsøkt å unngå å etablere ulike rammevilkår for kommersielle luftoperatører som tilbyr CAT A-til-A-flygninger

under VFR om dagen med ELA2-luftfartøy. Antall dager samt operasjonsområde har blitt begrenset.

VII. Andre observasjoner

For CAT A-til-A-operasjoner er det foretatt noen endringer i definisjonene i vedlegg I, som ble kunngjort med uttalelse 04/2011.

Vedlegg 1: Kryssreferansetabeller til vedlegg i EU-OPS og JAR-OPS3**Vedlegg 1 til 1.005(a) - fly i ytelsesklasse B under VFR om dagen**

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>(a) Terminologi</p> <p>1. A-til-A-operasjoner - Avgang og landing gjennomføres på samme sted.</p> <p>2. A-til-B-operasjoner - Avgang og landing gjennomføres på ulike steder.</p> <p>3. Natt - Timene mellom slutten av kveldens tussmørke og begynnelsen av morgens tussmørke eller et annet slikt tidsrom mellom solnedgang og soloppgang, som fastsatt av vedkommende myndighet.</p>	Vedlegg I - Definisjoner	<p>Begrepene A-til-A og A til B er ikke definert her. A-til-A er beskrevet i rammeforordningen.</p> <p>Definisjon av natt: Ingen endring.</p>
<p>(b) Operasjoner som dette vedlegget gjelder for, kan utføres i henhold til følgende tilleggsanvisninger.</p>		<p>Generelle kommentarer:</p> <p>I det etterfølgende blir fly i ytelsesklasse B omtalt som ikke-komplekse fly.</p> <p>Det bør imidlertid noteres at fly i ytelsesklasse B også kan være komplekse luftfartøy, enten hvis luftfartøyet er sertifisert for en minimum flygebesetning på to flygere, eller hvis luftfartøyet drives av to eller flere turbopropellmotorer.</p>
<p>1. OPS 1.035 Kvalitetssystem:</p> <p>For svært små operatører, kan stillingen for kvalitetsleder (Quality Manager) besittes av en Nominated Post Holder dersom eksterne evaluatører benyttes. Dette gjelder også</p>	AMC1 ORO.GEN.200(a)(6)	<p>Endret</p> <p>Kvalitetslederens funksjon utøves av samsvarsansvarlig (compliance monitor manager, CMM). Denne funksjonen kan ikke kombineres med en Post Holder-</p>

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
dersom ansvarlig leder besitter én eller flere av Nominated Posts.		funksjon. For en ikke-kompleks organisasjon, kan imidlertid CMM-funksjonen kombineres med funksjonen for ansvarlig leder, såfremt ansvarlig leder har utvist å inneha nødvendig kompetanse.
2. Reservert		
3. OPS 1.075 Metode for å medbringe personer: Ikke nødvendig for VFR-operasjoner med enmotorsfly.	CAT.GEN.MPA.165	Ikke innarbeidet Det er åpenbart at dette kravet ikke er relevant for mindre fly, og ingen spesifikke tiltak er påkrevd av operatøren
4. OPS 1.100 Tilgang til flygerkabinen: (i) En operatør må fastsette regler for å medbringe passasjerer i et flygersete. (ii) Fartøysjefen må sørge for følgende: Medbringning av passasjerer i et flygersete må ikke forårsake distraksjon og/eller forstyrre flygingen, og Passasjerer som sitter i et flygersete må være kjent med de relevante begrensningene og sikkerhetsprosedyrene.	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	Endret Operasjoner under VFR om natten og IFR har med intensjon blitt utelatt for å unngå faren for at en passasjer utilsiktet manipulerer instrumenter
5. OPS1.105 Uautorisert medbringning: Ikke nødvendig for VFR-operasjoner med enmotorsfly.	-	Ikke innarbeidet Det er åpenbart at dette kravet ikke er relevant for mindre fly, og ingen spesifikke tiltak er påkrevd av operatøren
6. OPS1.135 Tilleggsinformasjon og skjemaer	CAT.GEN.MPA.180(b)	Endret

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>som skal medbringes:</p> <p>(i) For A-til-A VFR-operasjoner med enmotorsfly om dagen, er det ikke nødvendig å medbringe følgende dokumenter:</p> <p>(A) operativ reiseplan (B) teknisk logg for flyplassen (C) NOTAM/AIS informative dokumenter (D) meteorologisk informasjon (E) notat om spesielle passasjer kategorier...osv., og (F) notat om spesiell last, inkludert farlig gods...osv.</p> <p>(ii) For A til B VFR-operasjoner med enmotorsfly om dagen, er det ikke nødvendig å medbringe notat om spesielle passasjer kategorier slik det beskrives i OPS1.135(a)(7).</p> <p>(iii) For A til B VFR-operasjoner om dagen, kan den operative reiseplanen være i forenklet utgave, og den må tilfredsstillende kravene i forhold til type operasjon.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175(c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>Tillemplingene i CAT.GEN.MPA.180 inkluderer også støysertifikatet luftfartøyets radiolisens, og dokumentasjon om masse og balanse.</p> <p>Dessuten er tillemplingene for A-til-A og lokale operasjoner identiske.</p> <p>A til B-operasjoner under VFR om dagen med enmotorsfly antas å sortere under lokale operasjoner.</p>
<p>7. OPS1.215 Bruk av lufttrafikk tjenester:</p> <p>For VFR-operasjoner med enmotorsfly om dagen, skal en ikke obligatorisk kontakt med ATS opprettholdes så langt dette er mulig ut ifra operasjonens art. Søk- og redningstjenester må ivaretas i henhold til OPS1.300.</p>	<p>CAT.OP.MPA.100(b)</p>	<p>Ingen endring</p>
<p>8. OPS1.225 Flyplassenes driftsminima:</p> <p>For VFR-operasjoner vil standard driftsmessige minstekrav for VFR normalt dekke dette kravet.</p>	<p>Foreslått: ny AMC AMC12 CAT.OP.MPA.110 Flyplassenes</p>	<p>Ingen endring</p>

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>Operatøren skal om nødvendig spesifisere tilleggskrav, hvor det tas hensyn til faktorer som radiodekning, terreng, avgangs- og landingsstedenes art, flygeforhold og ATS-kapasitet.</p>	<p>driftsminima</p> <p>VFR-OPERASJONER MED ANNET ENN KOMPLEKSE MOTORDREVNE LUFTFARTØY</p> <p>For fastsettelse av driftsmessige minstekrav for VFR, kan operatøren benyttes de driftsmessige VFR-kravene som anbefales i del SERA. Operatøren kan om nødvendig spesifisere tilleggskrav for driftsmessige minstekrav for anvendeligheten av slike minstekrav, hvor det tas hensyn til faktorer som radiodekning, terreng, avgangs- og landingsstedenes art, flygeforhold og ATS-kapasitet.</p>	
<p>9. OPS1.235 Støyreduksjonsprosedyrer:</p> <p>Gjelder ikke for VFR-operasjoner med enmotorsfly.</p>	<p>CAT.OP.MPA.130</p>	<p>Ingen endring</p>
<p>10. OPS1.240 Operasjonsruter og -områder:</p> <p>Underavsnitt (a)(1) gjelder ikke for A-til-A VFR-operasjoner med enmotorsfly om dagen.</p>	<p>CAT.OP.135(c)</p>	<p>Ingen endring</p>
<p>11. OPS1.250 Fastsettelse av minstehøyder for flygning:</p> <p>For VFR-operasjoner om dagen, gjelder dette kravet som følger. En operatør skal sørge for at operasjonene kun utføres langs ruter eller områder hvor sikker terrengklaring kan opprettholdes, og det skal tas hensyn til faktorer som temperatur, terreng, ugunstige</p>	<p>AMC1.1 CAT.OP.MPA.145(a)</p>	<p>Ingen endring</p>

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
værforhold (f.eks. alvorlig turbulens og nedadgående luftstrømmer, med korreksjoner for temperatur- og trykkvariasjoner ut ifra standardverdiene).		
<p>12. OPS1.255 Drivstoffpolicy:</p> <p>(i) For A-til-A-flygninger - En operatør skal spesifisere minste drivstoffinnhold for når en flygning må avsluttes. Denne minimale, endelige reservebeholdningen av drivstoff må ikke være mindre enn nødvendig mengde for å fly i en periode på 45 minutter.</p> <p>(ii) For A til B-flygninger - En operatør skal sørge for at det på forhånd beregnede drivstoffbehovet for en flygning inkluderer</p> <p>(A) drivstoff for taksing - drivstoff benyttet før avgang, hvis betydelig mengde, og</p> <p>(B) drivstoff for flygning (for å nå frem til destinasjonen), og</p> <p>(C) reservedrivstoff</p> <p>1. Beredskapsdrivstoff - drivstoff som ikke er under 5 % av planlagt drivstoff for flygningen, eller; dersom flygningen må endres under veis, 5 % av drivstoffet for resten av flygningen, og</p> <p>2. Endelig reservedrivstoff - drivstoff til å fly en ekstra periode på 45 minutter (stempelmotorer) eller 30 minutter (turbomotorer), og</p> <p>(D) Alternativt drivstoff - drivstoff for å rekke frem til alternativt landingssted via det fastbestemte landingsstedet, dersom alternativt landingssted er påkrevd, og</p>	<p>for (i):</p> <p>Foreslått: my CAT.OP.MPA.151(b)</p> <p>(b) Uten hensyn til (a), skal operatøren for operasjoner med ikke-komplekse fly med en MTOM på 2 000 kg eller mindre, som tar av og lander på samme flyplass eller driftssted, spesifisere endelig reservedrivstoff i de driftsmessige minstekravene, som ikke skal være mindre enn nødvendig mengde for å fly en periode på 45 minutter.</p> <p>tidligere (b) gis ny benevnelse (c)</p> <p>for (ii)</p> <p>CAT.OP.MPA.151(a)</p>	<p>Endret</p> <p>Begrenset til ikke-komplekse fly med en MTOM på 2 000 kg eller mindre.</p>

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
(E) Tilleggsdrivstoff - drivstoff som fartøysjefen kan kreve i tillegg til hva som kreves etter underavsnitt (A)-(D) ovenfor.		
<p>13. OPS1.265 Føring av uønsket personell, deporterte eller personer i varetekt:</p> <p>For VFR-operasjoner av enmotorsfly hvor det ikke er planlagt å medbringe uønsket personell, deporterte eller personer i varetekt, kreves det ikke at en operatør fastsetter prosedyrer for å medbringe slike passasjerer.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Delvis innarbeidet.</p> <p>Det er åpenbart fra teksten at operatørens prosedyrer kun er påkrevd når SCP medbringes.</p> <p>På tross av det faktum at uønsket personell, deporterte og personer i varetekt kun i sjeldne tilfeller kan medbringes i enmotorsfly under VFR som CAT, foreligger det ingen sikkerhetsmessig årsak til at slike operatørprosedyrer ikke bør kreves for denne type flygninger.</p>
<p>14. OPS1.280 Plassering av passasjerer:</p> <p>Gjelder ikke for VFR-operasjoner med enmotorsfly.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Det er åpenbart at for operasjoner med ikke-komplekse fly, bør fastsettelsen av prosedyrer følge en forholdsmessig og pragmatisk tilnærming. Tillempninger ser ikke ut til å være nødvendig.</p>
<p>15. OPS1.285 Orientering til passasjerer: Demonstrasjon og orientering skal gis i henhold til type operasjon. For operasjoner med én flyger, kan ikke flygeren pålegges oppgaver som distraherer vedkommende fra sine flygeoppgaver.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Forslag om tilføyelse av AMC2</p> <p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>OPERASJONER MED EN FLYGER, UTEN KABINBESETNING</p> <p>For operasjoner med én flyger, uten kabinbesetning, bør fartøysjefen gi sikkerhetsorientering til passasjerene,</p>	Ingen endring

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
	unntatt ved kritiske faser av flygningen.	
<p>16. OPS1.290 Forberedelser til flygning:</p> <p>(i) operativ reiseplan for A-til-A-operasjoner - Ikke påkrevd.</p> <p>(ii) A til B-operasjoner under VFR om dagen - En operatør skal sørge for at en forenklet utgave av en operativ reiseplan fylles ut for hver flygning, og planen skal være relevant for type operasjon som gjennomføres.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170(a)</p>	<p>Ingen endring</p>
<p>17. OPS1.295 Valg av flyplasser:</p> <p>Gjelder ikke for VFR-operasjoner. Nødvendige instruksjoner for bruk av flyplasser og driftsteder for avgang og landing skal utstedes med referanse til OPS1.220.</p>	<p>CAT.OP.MPA.180</p>	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Den aktuelle, gjeldende teksten utelukker allerede VFR-operasjoner.</p>
<p>18. OPS1.310 Besetningsmedlemmer på sine stasjoner:</p> <p>For VFR-operasjoner, er instruksjoner vedrørende dette kun påkrevd når operasjoner med to flygere gjennomføres.</p>	<p>CAT.OP.MPA.210</p>	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Den gjeldende regelen omhandler allerede kun operasjoner med flere i besetningen. Det finnes for øvrig ingen logisk sammenheng mellom sikkerhetskravet og ytelsesklasse eller flygeregler som det kan tas hensyn til.</p>
<p>19. OPS1.375 Drivstoffadministrasjon under flyging:</p> <p>Vedlegg 1 til OPS 1.375 trenger ikke anvendes for VFR-operasjoner med enmotorsfly om dagen.</p>	<p>CAT.OP.MPA.280</p>	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Vedlegg 1 til OPS 1.375 finnes ikke.</p>

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>20. OPS1.405 Start og fortsettelse av innflyging: Gjelder ikke for VFR-operasjoner.</p>	CAT.OP.MPA.305	<p>Ikke innarbeidet Kravet omhandler operasjoner under IFR. Det er ikke behov for eksplisitt tillempling av VFR-operasjoner.</p>
<p>21. OPS1.410 Driftsprosedyrer - krysningshøyde ved baneterskel: Gjelder ikke for VFR-operasjoner.</p>	CAT.OP.MPA.310	<p>Ikke innarbeidet Kravet omhandler operasjoner med presisjonsinnflyging. Det er ikke behov for eksplisitt tillempling av VFR-operasjoner.</p>
<p>22. OPS1.430 to 1.460, inkludert vedlegg: Gjelder ikke for VFR-operasjoner.</p>	<p>CAT.OP.MPA.110-120 SPA.LVO</p>	<p>Ikke innarbeidet Unntatt for kravet om å fastsette minstekrav for VFR-operasjoner, omhandler IR og tilsvarende AMC operasjoner under IFR. Det er ikke behov for eksplisitt tillempling av VFR-operasjoner.</p>
<p>23. OPS1.530 Avgang: (i) Underavsnitt (a) gjelder med følgende tilføyelse. Myndigheten kan, fra tilfelle til tilfelle, godkjenne andre ytelsesdata som fremlegges av operatøren, og basert på utvist og/eller dokumentert erfaring. Underavsnitt (b) og (c) gjelder med følgende tilføyelse. Når dette avsnittets krav ikke kan etterølgjes på grunn av fysiske begrensninger knyttet til forlengelse av rullebanen og det foreligger en klar offentlig interesse for operasjonen og den anses nødvendig, kan myndigheten godta andre ytelsesdata, fra tilfelle til tilfelle, når disse ikke</p>	CAT.POL.A.305	<p>Ikke innarbeidet tillempling etter det ulike tilfelle vil kreve en prosedyre etter artikkel 14.</p>

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>er i strid med Aeroplane Flight Manual om spesialprosedyrer, som fremlagt av operatøren basert på utvist og/eller dokumentert erfaring.</p> <p>(ii) En operatør som ønsker å utføre operasjoner i henhold til underavsnitt (i) må ha godkjenning på forhånd fra AOC-utstedende myndighet. En slik godkjenning må</p> <p>(A) spesifisere flytype (B) spesifisere type operasjon (C) spesifisere berørte flyplass(er) og rullebaner (D) begrense avgang til kun å gjennomføres under VMC (E) spesifisere besetningens kvalifikasjoner, og (F) være begrenset til fly hvor det første typesertifikatet første gang ble utstedt før 1. januar 2005.</p> <p>(iii) Operasjonen må aksepteres av landet hvor flyplassen befinner seg.</p>		
<p>24. OPS1.535 Klarering til hindringer ved avgang - flermotorsfly:</p> <p>(i) Underavsnitt (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2), (c)(1), (c)(2) og vedleggene gjelder ikke for VFR-operasjoner om dagen.</p> <p>(ii) For IFR- eller VFR-operasjoner om dagen, gjelder underavsnitt (b) og (c) med følgende variasjoner.</p> <p>(A) Visuell kursstyring er ansett som tilgjengelig når flygesikten er 1500 m eller mer (B) Maksimalt nødvendig korridorbredde er 300</p>	<p>CAT.POL.A.310</p> <p>AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Innarbeiding av (i) følgende endring foreslås for CAT.POL.A.310:</p> <p>Innsetting av nytt underavsnitt (e)</p> <p>(e) Kravene i (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2), (c)(1) og (c)(2) skal ikke gjelde for VFR-operasjoner om dagen.</p> <p>Delvis innarbeiding av (ii) følgende</p>	<p>Delvis innarbeidet</p> <p>(i) referansen til (c)(1) er ikke innarbeidet. Regelen ville da ikke dekke flygebane som krever kursendring på mer enn 15°.</p> <p>(ii) referansen til IFR og (B) er ikke innarbeidet. Sikkerhetsmessig foreligger det ikke noe argument for slike tillemplinger.</p>

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
m når flygesikten er 1 500 m eller mer.	<p>endring foreslås for AMC1 CAT.POL.A.310: tilføye mot slutten av underavsnitt (a):</p> <p>For VFR-operasjoner om natten, bør visuell kursstyring anses som tilgjengelig når flygesikten er 1 500 m eller mer.</p>	
<p>25. OPS1.545 Landing - bestemmelsessted og alternative flyplasser:</p> <p>(i) Underavsnittet gjelder med følgende tilføyelse. Når dette avsnittets krav ikke kan etterfølges på grunn av fysiske begrensninger knyttet til forlengelse av rullebanen og det foreligger en klar offentlig interesse for operasjonen og den anses nødvendig, kan myndigheten godta andre ytelsesdata, fra tilfelle til tilfelle, når disse ikke er i strid med Aeroplane Flight Manual om spesialprosedyrer, som fremlagt av operatøren basert på utvist og/eller dokumentert erfaring.</p> <p>(ii) En operatør som ønsker å utføre operasjoner i henhold til underavsnitt (I) må ha godkjenning på forhånd fra AOC-utstedende myndighet. En slik godkjenning må</p> <p>(A) spesifisere flytype (B) spesifisere type operasjon (C) spesifisere berørte flyplass(er) og rullebaner (D) begrense innflyging og landing til kun å gjennomføres under VMC (E) spesifisere besetningens kvalifikasjoner, og (F) være begrenset til fly hvor det første</p>		<p>Ikke innarbeidet</p> <p>tillempning etter det ulike tilfelle vil kreve en prosedyre etter artikkel 14.</p>

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>typesertifikatet første gang ble utstedt før 1. januar 2005.</p> <p>(iii) Operasjonen må aksepteres av landet hvor flyplassen befinner seg.</p>		
<p>26. OPS1.550 Landing - tørre rullebaner:</p> <p>(i) Underavsnittet gjelder med følgende tilføyelse. Når dette avsnittets krav ikke kan etterfølges på grunn av fysiske begrensninger knyttet til forlengelse av rullebanen og det foreligger en klar offentlig interesse for operasjonen og den anses nødvendig, kan myndigheten godta andre ytelsesdata, fra tilfelle til tilfelle, når disse ikke er i strid med Aeroplane Flight Manual om spesialprosedyrer, som fremlagt av operatøren basert på utvist og/eller dokumentert erfaring.</p> <p>(ii) En operatør som ønsker å utføre operasjoner i henhold til underavsnitt (i) må ha godkjenning på forhånd fra AOC-utstedende myndighet. En slik godkjenning må</p> <p>(A) spesifisere flytype (B) spesifisere type operasjon (C) spesifisere berørte flyplass(er) og rullebaner (D) begrense innflyging og landing til kun å gjennomføres under VMC (E) spesifisere besetningens kvalifikasjoner, og (F) være begrenset til fly hvor det første typesertifikatet ble utstedt før 1. januar 2005.</p> <p>(iii) Operasjonen må aksepteres av landet hvor flyplassen befinner seg.</p>		<p>Ikke innarbeidet</p> <p>tillempning etter det ulike tilfelle vil kreve en prosedyre etter artikkel 14.</p>

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
27. Reservert		
<p>28. OPS1.650 VFR-operasjoner om dagen:</p> <p>Avsnitt 1.650 er gjeldende med følgende tillegg. Enmotorsfly, som først fikk utstedt et individuelt flygedyktighetssertifikat før 22. mai 1995, kan unntas fra kravene i underavsnitt (f), (g), (g) og (i) av myndigheten dersom tilfredsstillelse av kravene ville føre til tilbakevirkende arbeid.</p>	CAT.IDE.A.125 (d)	Ingen endring
<p>29. Del M, avsnitt M.A.704, Continuing Airworthiness Management Exposition</p> <p>Continuing Airworthiness Management Exposition kan tilpasses den operasjonen som skal gjennomføres</p>		Ikke omtalt i forordning for luftoperasjoner.
<p>30. Del M, avsnitt M.A.306, operatørens tekniske loggsystem:</p> <p>Myndigheten kan godkjenne en forkortet form for teknisk loggsystem, relevant til den type operasjon som gjennomføres.</p>		Ikke omtalt i forordning for luftoperasjoner.
<p>31. OPS1.940 Flygebesetningens sammensetning:</p> <p>Underavsnitt (a)(2), (a)(4) og (b) gjelder kun for VFR-operasjoner om dagen, bortsett fra at (a)(4) må anvendes fullstendig når det kreves to flygere av OPS1.</p>		Ikke innarbeidet Anvendelighet/ikke-anvendelighet er klart ut ifra teksten
32. OPS1.945 Konverteringsopplæring og		

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>utsjekk:</p> <p>(i) Underavsnitt (a)(7) - linjeflyging under tilsyn (LIFUS) kan utføres på alle fly innen gjeldende klasse. Mengden LIFUS som kreves avhenger av kompleksiteten på de operasjonene som skal utføres.</p> <p>(ii) Underavsnitt (a)(8) kreves ikke.</p>		<p>ORO.FC.220 (d)(2)+ tilsvarende AMC1 punkt e.3</p> <p>ORO.FC.220 (b)(i)</p>
<p>33. OPS1.955 Utnevnelse som fartøysjef:</p> <p>Underavsnitt (b) gjelder som følger. Myndigheten kan akseptere et forkortet kommandokurs, relevant for type operasjon som gjennomføres. Underavsnitt (a)(1)(i) er ikke gjeldende for VFR-operasjoner om dagen.</p>		<p>ORO.FC.205 (g)</p>
<p>34. OPS1.960 Fartøysjefer med kommersiell flygerlisens</p>		<p>ORO.FC.A.250 (b)</p>
<p>35. OPS1.965 Vedlikeholdstrening og utsjekk:</p> <p>(i) Underavsnitt (a)(1) skal anvendes som følger for VFR-operasjoner om dagen. All opplæring og utsjekking skal være relevant for den type operasjon og flykategori som flygebesetningsmedlemmet opererer, hvor det tas hensyn til eventuelt spesialutstyr som benyttes.</p> <p>(ii) Underavsnitt (a)(3(ii)) gjelder som følger. Opplæring i flyet kan gjennomføres av en Class Rating Examiner (CRE), en Flight Examiner (FE)</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230, punkt a.5</p> <p>ORO.FC.145 (a)(2)</p>

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>underavsnitt (b) til (d), for rute og flyplasskompetanse, valideres som følger:</p> <p>) Unntatt for operasjoner til de mest krevende flyplassene, gjennom minst 10 sektorer innen operasjonsområdet i løpet av de foregående 12 månedene, i tillegg til nødvendig egenorientering.</p> <p>) Operasjoner til de mest krevende flyplassene kan kun utføres dersom</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fartøysjefen er kvalifisert for flyplassen i løpet av de foregående 36 månedene, gjennom et besøk som fungerende flygebesetningsmedlem eller observatør 2. innflygingen gjennomføres i VMC fra gjeldende minste sektorhøyde, og 3. en relevant egenorientering er foretatt før flygningen. 		AMC2 ORO.FC.105 (c)
<p>38. OPS1.980 Mer enn én type eller variant:</p> <p>(i) Gjelder ikke hvis operasjoner er begrenset til fly for én flyger med stempelmotor, under VFR om dagen.</p> <p>(ii) For nattoperasjoner under IFR og VFR, vil kravet i vedlegg 1 til OPS1.980, underavsnitt (d)(2)(i) om 500 timer i relevant besetningsposisjon før man får rett til to lisenspåtegnelser, reduseres til 100 timer eller sektorer dersom én av påtegnelsene er knyttet</p>		<p>ORO.FC.240 (c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 a.4.ii.A</p>

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
til en klasse. En utsjekksflygning må gjennomføres før flygeren kan utføre oppgaver som fartøysjef.		
39. OPS1.981 Operasjon av helikoptre og fly: Underavsnitt (a)(1) er ikke gjeldende dersom operasjoner er begrenset til flykategorier med en flyger og stempelmotor.		ORO.FC.240 (c)
40. Reservert		
41. OPS1.1060 Operativ reiseplan: Gjelder ikke for A-til-A VFR/dagoperasjoner. For A til B VFR/dagoperasjoner er kravet gjeldende, men reiseplanen kan foreligge i forenklet form, relevant til de type operasjoner som gjennomføres. (se OPS1.135).	CAT.OP.MPA.175(c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Innarbeidet Forskjell: EASA OPS refererer kun til VFR, og ikke til VFR om dagen. Omfanget for A-til-A er imidlertid begrenset til VFR om dagen.
42. OPS1.1070 Continuing Airworthiness Management Exposition Continuing Airworthiness Management Exposition kan tilpasses den operasjonen som skal gjennomføres.		Ikke omtalt i forordning for luftoperasjoner.
43. OPS1.1071 Flyets tekniske logg: Gjeldende som angitt for del M, avsnitt M.A.306 Operatørers tekniske loggsystem.		Ikke omtalt i forordning for luftoperasjoner.
44. Reservert		
45. Reservert		

Vedlegg 1 til OPS 1.005(a)	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>46. OPS1.1240 Opplæringsprogrammer: Opplæringsprogrammene skal tilpasses til den type operasjon som utføres. Et selvstudiumsprogram kan være akseptabelt for VFR-flygninger.</p>	-	<p>Ikke innarbeidet Innenfor omfanget av forordning (EF) nr. 300/2008.</p>
<p>47. OPS1.1250 Flyets sjekklister for søkeprosedyre: Gjelder ikke for VFR-operasjoner om dagen.</p>	-	<p>Ikke innarbeidet Innenfor omfanget av forordning (EF) nr. 300/2008.</p>

Vedlegg 1 til 3.005(f) - små helikopteroperasjoner, VFR om dagen

Vedlegg 1 til 3.005(f) - små helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>(a) Terminologi.</p> <p>(1) Lokale operasjoner. Flygning gjennomført innen et lokalt og definert geografisk område som er akseptabelt for myndigheten, som begynner og avsluttes på samme sted og samme dag.</p>	Vedlegg I - Definisjoner	<p>Endret</p> <p>Definisjonen i EASA OPS er mer spesifikk.</p> <p>Små helikoptre (slik det defineres i JAR-OPS 1) behandles som ikke-komplekse helikoptre (i den betydningen dette har i grunnforordningen).</p>
<p>(b) Godkjenning. En operatør som ønsker å utføre operasjoner i henhold til dette vedlegget, må ha godkjenning på forhånd fra AOC-utstedende myndighet. En slik godkjenning må spesifisere følgende:</p> <p>(1) Helikotertype, og</p> <p>(2) Type operasjon.</p> <p>(3) De geografiske begrensningene for lokale operasjoner i relasjon til dette vedlegget (se ACJ til vedlegg 1 til JAR-OPS 3.005(f), avsnitt (b)(3)).</p>	ORO.AOC	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Det er ikke behov for eksplisitt å innarbeide denne regelen. Operasjonen er uansett en del av AOC og inkluderes i myndighetens totale rammeverk.</p>
<p>(c) Forbud. Følgende virksomheter er forbudt:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Bæring av våpen og ammunisjon for krig.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Denne tilleggsregelen er ikke ansett å være relevant. Det er meget usannsynlig at våpen og ammunisjon for krigsbruk transporteres i et CAT-miljø med et lite helikopter.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.265. Førings av uønsket personell,</p>	CAT.OP.MPA.155	Ikke innarbeidet

Vedlegg 1 til 3.005(f) - små helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
deporterte eller personer i varetekt.		Ikke relevant. Medbringning av uønsket personell, deporterte eller personer i varetekt med et ikke-komplekst helikopter ved lokale helikopteroperasjoner virker svært usannsynlig.
(3) JAR-OPS 3.305. Fylling/tapping av drivstoff med passasjerer som kommer om bord, er om bord eller forlater luftfartøyet.	CAT.OP.MPA.195	Ikke innarbeidet Den nåværende regelen forbyr allerede fylling og tapping av drivstoff når passasjerer kommer om bord, er om bord eller forlater luftfartøyet med AVGAS og drivstoff med lavt oktantall, eller en blanding av disse drivstofftypene. De fleste ikke-komplekse helikoptrene omtales derfor allerede i denne regelen.
(4) JAR-OPS 3.335. Røyking ombord	CAT.OP.MPA.240	Ikke innarbeidet. Den eksisterende regelen forbyr allerede røyking og gir tilstrekkelig beskyttelse.
(d) Tillempning. Følgende regler er tillempet:		
(1) JAR-OPS 3.100 Tilgang til flygerkabinen: (i) En operatør må fastsette regler for å medbringe passasjerer i et flygersete, om dette er aktuelt. (ii) Fartøysjefen må sørge for følgende: (A) medbringning av passasjerer i et flygersete må ikke forårsake distraksjon og/eller forstyrre flygingen, og (B) passasjerer som sitter i et flygersete må være	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	Ingen endring

Vedlegg 1 til 3.005(f) - små helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
kjent med de relevante begrensningene og sikkerhetsprosedyrene.		
<p>(2) JAR-OPS 3.135 Tilleggsopplysninger og skjemaer som må medbringes.</p> <p>(i) For lokale operasjoner er det ikke nødvendig å medbringe følgende dokumenter:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135(a)(1) - Operativ reiseplan</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135(a)(2) - Teknisk logg (unntatt når dette kreves for landing et annet sted)</p> <p>(C) JAR-OPS 3.135(a)(4) - Notam/AIS-dokumentasjon</p> <p>(D) JAR-OPS 3.135(a)(5) - Meteorologisk informasjon</p> <p>(E) JAR-OPS 3.135(a)(7) - Notat om spesielle passasjer kategorier osv.</p> <p>(F) JAR-OPS 3.135(a)(8) - Notat om spesiallast osv.</p> <p>(ii) For ikke-lokale operasjoner:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135(a)(1) - Operativ reiseplan. Reiseplanen kan være i forenklet form, relevant for de typer operasjoner som gjennomføres og akseptabel for myndigheten.</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135(a)(7) - Notat om spesielle passasjer kategorier. Ikke påkrevd.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180(b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>for (i) Endret</p> <p>Tillempningene i CAT.GEN.MPA.180 inkluderer også støysertifikatet</p> <p>luftfartøyets radiolisens, og dokumentasjon om masse og balanse.</p> <p>for (ii) ingen endring.</p>

Vedlegg 1 til 3.005(f) - små helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>(3) JAR-OPS 3.140 Informasjon som beholdes på bakken.</p> <p>Informasjon trenger ikke beholdes på bakken når andre registreringsmetoder benyttes.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Formålet med tillemplingen er uklart og ikke tilstrekkelig spesifisert for å kunne utgjøre en IR. Dessuten spesifiserer allerede den eksisterende regelen at informasjonen skal bevares inntil den er duplisert på det stedet den vil bli lagret.</p>
<p>(4) JAR-OPS 3.165 Leasing.</p> <p>Kun gjeldende der formell leasingavtale foreligger.</p> <p>Merk: Dersom kontrakten for å bringe passasjerer overføres til en annen operatør som passasjerene vil betale for transporten, anses ikke dette som leasing.</p>	ORO.AOC.110	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Det foreligger en generell forståelse om at leasing krever en formell leasingavtale.</p>
<p>(5) JAR-OPS 3.215 Bruk av lufttrafikkjenester.</p> <p>Ikke gjeldende, såfremt ikke dette mandatres av luftromskrav, og såfremt ordningene for søk- og redningstjenester er akseptable for myndigheten.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Ingen endring
<p>(6) JAR-OPS 3.220 Autorisering av heliporter av operatøren.</p> <p>En operatør skal fastsette en prosedyre for å kvalifisere fartøysjefene for valg av heliporter eller landingssteder som er egnet for helikoptertypen og type operasjon.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	<p>Endret</p> <p>Innholdet i EASA OPS-regelen er gjeldende for alle helikopteroperasjoner for steder som ikke er forhåndskontrollert, som intensjonen med denne regelen forstås å være.</p>
<p>(7) JAR-OPS 3.255 Drivstoffpolicy.</p> <p>Underavsnitt (b) til (d) er ikke gjeldende når</p>	CAT.OP.MPA.151 (b)	Ingen endring

Vedlegg 1 til 3.005(f) - små helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>drivstoffpolicyen beskrevet i JAR-OPS 3.255(a) forsikrer om at resterende drivstoff for å fullføre flygningen eller rekken av flygninger, ikke er mindre enn nødvendig drivstoffmengde for å fly 30 minutter ved normal marsjhastighet (dette kan reduseres til 20 minutter når det opereres innenfor et område hvor det finnes kontinuerlig og egnede nødlandingssteder). Endelig reservedrivstoff må spesifiseres i driftshåndboken for å være i samsvar med JAROPS 3.375(c).</p>		
<p>(8) JAR-OPS 3.280 Plassering av passasjerer.</p> <p>Det kreves ikke at prosedyrer fastlegges.</p> <p>Merk: Intensjonen med dette avsnittet oppnås ved at flygeren benytter normal vurderingsevne. JAR-OPS 3.260 er gjeldende og anses å omtale behovet for prosedyrer.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Det er åpenbart at for operasjoner med ikke-komplekse helikoptre, bør fastsettelsen av prosedyrer følge en forholdsmessig og pragmatisk tilnærming. En tillempling ikke ut til å være nødvendig.</p>
<p>(9) JAR-OPS 3.285 Orientering av passasjerer.</p> <p>(i) Avsnitt (a)(1). Såfremt det ikke ville være usikkert å gi slik orientering, vil passasjerer bli muntlig orientert om sikkerhetsforhold, hvor hele eller deler av orienteringen kan gis i en audiovisuell presentasjon. Godkjenning må foreligge på forhånd for bruk av mobile elektroniske enheter.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Forslag om tilføyelse av AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>OPERASJONER MED EN FLYGER, UTEN KABINBESETNING</p> <p>For operasjoner med én flyger, uten kabinbesetning, bør fartøysjefen gi sikkerhetsorientering til passasjerene, unntatt ved kritiske faser av flygningen.</p> <p>CAT.GEN.MPA.140</p>	<p>Endret</p> <p>Denne AMC forstås å innarbeide regelens formål.</p> <p>Formålet med denne tillemplingen er uklart. CAT.GEN.MPA.140 impliserer allerede at bruk av PED krever tillatelse fra operatøren.</p>

Vedlegg 1 til 3.005(f) - små helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>(10) JAR-OPS 3.290 Forberedelse til flygning.</p> <p>(i) For lokale operasjoner:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.290(a). En operativ reiseplan er ikke påkrevd.</p> <p>(ii) For ikke-lokale operasjoner:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.290(a). En operativ reiseplan kan utarbeides i forenklet form, relevant til operasjonstypen.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>Ingen endring</p>
<p>(11) JAR-OPS 3.375 Drivstoffadministrasjon under flyging.</p> <p>Vedlegg 1 til JAR-OPS 3.375 trenger ikke å anvendes (se (d)(14) nedenfor).</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Ingen endring</p>
<p>(12) JAR-OPS 3.385 Bruk av tilleggsoksygen.</p> <p>Med godkjenning på forhånd fra myndigheten, kan ekskursjoner mellom 10 000 ft og 16 000 ft av kort varighet gjennomføres uten bruk av tilleggsoksygen, i samsvar med prosedyrene i driftshåndboken. (Under slike omstendigheter må operatøren sørge for at passasjerene før avgang er informert om at tilleggsoksygen ikke vil være tilgjengelig.)</p>	<p>CAT.OP.MPA.285</p>	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Det ble ikke ansett som sikkert å gi et åpent unntak om bruk av oksygen, og for helikoptre er det heller ikke i samsvar med ICAO vedlegg 6. Et unntak er gitt kun for del SPO, på strenge vilkår og med godkjenning på forhånd fra vedkommende myndighet.</p>
<p>(13) Vedlegg 1 til JAR-OPS 3.270 Stuing av bagasje og last.</p> <p>I henhold til type operasjon og helikopter.</p>	<p>ACM1 CAT.OP.MPA.160</p>	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Det foreligger en generell forståelse om at en prosedyre må være utarbeidet i henhold til type</p>

Vedlegg 1 til 3.005(f) - små helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
		operasjon og helikopter.
(14) Vedlegg 1 til JAR-OPS 3.375 Drivstoffadministrasjon under flyging. Ikke gjeldende.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Ingen endring AMC som innarbeider vedlegget gjelder ikke for små helikopteroperasjoner eller lokale helikopteroperasjoner.
(15) JAR-OPS 3.630 Generelt. Instrumenter og utstyr. Alternativt utstyr som ikke tilfredsstillende de aktuelle JTSO-standardene, men som tilfredsstillende sikkerhetsstandard for det originale utstyret, kan være akseptabelt for myndigheten.		Ikke innarbeidet Utenfor omfanget. Godkjenningskrav eller samsvar med ETSO faller inn under forordning (EF) nr. 1702/2003. Tillempninger bør reguleres der dersom de kan aksepteres.
(16) JAR-OPS 3.775 Bruk av tilleggsoksygen - helikoptre uten trykkabin. Med godkjenning på forhånd fra myndigheten, kan ekskursjoner mellom 10 000 ft og 16 000 ft av kort varighet gjennomføres uten tilleggsoksygen, i samsvar med prosedyrene i driftshåndboken.	CAT.IDE.H.240	Ikke innarbeidet Det ble ikke ansett som sikkert å gi et åpent unntak om bruk av oksygen, og for helikoptre er det heller ikke i samsvar med ICAO vedlegg 6. Et unntak er gitt kun for del SPO, på strenge vilkår og med godkjenning på forhånd fra vedkommende myndighet.
(17) Vedlegg 1 til JAR-OPS 3.775 Bruk av tilleggsoksygen for helikoptre uten trykkabin. Gjelder ikke, i samsvar med (12) og (16) ovenfor.	CAT.IDE.H.240	Ikke innarbeidet Det ble ikke ansett som sikkert å gi et åpent unntak om bruk av oksygen, og for helikoptre er det heller ikke i samsvar med ICAO vedlegg 6. Et unntak er gitt kun for del SPO, på strenge vilkår og med godkjenning på forhånd fra vedkommende myndighet.

Vedlegg 1 til 3.005(f) - små helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>(18) JAR-OPS 3.955(b) Oppgradering til fartøysjef. Myndigheten kan akseptere et forkortet kommandokurs, relevant for type operasjon som skal gjennomføres.</p>		<p>Ikke innarbeidet Ingen vilkår for denne type forkortet kurs er oppgitt</p>
<p>[(19) JAR-OPS 3.970(a) Nylig erfaring. Som et alternativ til kravet i JAR-OPS 3.970(a), og med godkjenning på forhånd fra myndigheten, kan 90-dagers kravet om nylig erfaring tilfredsstilles dersom en flyger har gjennomført 3 avganger, 3 runder og 3 avganger med et hvilket som helst helikopter innen samme gruppe i løpet av de siste 90 dagene (se ACJ til vedlegg 1 til JAR-OPS 3.005(f), avsnitt (d)(19)). Følgende vilkår gjelder for slik nylig opparbeidet kvalifikasjon for helikoptertypen:</p> <p>(i) Type Rating Proficiency Check (TRPC) for typen skal være gyldig, og</p> <p>(ii) 2 flytimer på typen eller en variant skal være gjennomført i løpet av de siste 6 månedene, og</p> <p>(iii) en gyldig OPC for ett av helikopterene i den aktuelle gruppen, og</p> <p>(iv) en streng rotering av OPC for alle helikoptre i den aktuelle gruppen som flys, og</p> <p>(v) sammensetningen av utpekte grupper og valideringsprosedyre for TRPC, OPC og nylig kvalifisering skal forefinnes i driftshåndboken.</p>		<p>FCL.060</p>

Vedlegg 1 til 3.005(f) - små helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>([20]) Vedlegg 1 til JAR-OPS 3.965 Vedlikeholdstrening og utsjekk.</p> <p>En studieplan for den aktuelle operasjonstypen kan aksepteres av myndigheten.</p>		ORO.FC.230 (a)
<p>21]) JAR-OPS 3.1060 Operativ reiseplan.</p> <p>Se (2)(i)(A) & (2)(ii)(A) ovenfor.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	Ingen endring
<p>([22]) JAR-OPS 3.1235 Sikkerhetskrav.</p> <p>Gjelder kun ved flyging i land hvor det nasjonale sikkerhetsprogrammet gjelder for operasjoner som dekkes av dette vedlegget.</p>		<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Innenfor omfanget av forordning (EF) nr. 300/2008.</p>
<p>([23]) JAR-OPS 3.1240 Opplæringsprogrammer.</p> <p>Opplæringsprogrammene skal tilpasses til de operasjonstypene som utføres. Et selvstudiumsprogram kan være akseptabelt for myndigheten.</p>		<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Innenfor omfanget av forordning (EF) nr. 300/2008.</p>
<p>([24]) JAR-OPS 3.1250 Prosedyresjekkliste for helikoptersøk.</p> <p>Ingen sjekkliste nødvendig.</p>		<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Innenfor omfanget av forordning (EF) nr. 300/2008.</p>

Vedlegg 1 til 3.005(g) - lokale helikopteroperasjoner, VFR om dagen

Vedlegg 1 til OPS 3.005(g) - lokale helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
<p>(a) Godkjenning. En operatør som ønsker å utføre operasjoner i henhold til dette vedlegget, må ha godkjenning på forhånd fra AOC-utstedende myndighet. En slik godkjenning vil spesifisere følgende:</p> <p>(1) Helikotertype</p> <p>(2) Type operasjon</p> <p>(3) De geografiske begrensningene for operasjoner i relasjon til dette vedlegget (se ACJ til vedlegg 1 til JAR-OPS 3.005(g), avsnitt (a)(3)).</p>	ORO.AOC	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Det er ikke behov for eksplisitt å innarbeide denne regelen. Operasjonen er uansett en del av AOC og inkluderes i myndighetens totale rammeverk.</p>
<p>(b) Forbud. Følgende virksomheter er forbudt:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Bæring av våpen og ammunisjon for krig.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Denne tillegget er ikke ansett å være relevant. Det er meget usannsynlig at våpen og ammunisjon for krigsbruk transporteres i et CAT-miljø ved en lokal helikopteroperasjon.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.265. Føring av uønsket personell, deporterte eller personer i varetekt.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Ikke relevant. Medbringning av uønsket personell, deporterte eller personer i varetekt med et ikke-komplekst helikopter eller ved lokale helikopteroperasjoner virker svært usannsynlig.</p>
<p>(3) JAR-OPS 3.305. Fylling/tapping av drivstoff med passasjerer som kommer om bord, er om bord eller forlater luftfartøyet.</p>	CAT.OP.MPA.195	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Den nåværende regelen forbyr allerede fylling og tapping av drivstoff når passasjerer kommer om bord,</p>

Vedlegg 1 til OPS 3.005(g) - lokale helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
		er om bord eller forlater luftfartøyet med AVGAS og drivstoff med lavt oktantall, eller en blanding av disse drivstofftypene. De fleste ikke-komplekse helikoptrene omtales derfor allerede i denne regelen.
(4) JAR-OPS 3.335. Røyking ombord.	CAT.OP.MPA.240	Ikke innarbeidet. Den eksisterende regelen forbyr allerede røyking og gir tilstrekkelig beskyttelse.
(c) Tillempling. Følgende regler er tillempet:		
<p>(1) JAR-OPS 3.135 Tilleggsopplysninger og skjemaer som må medbringes.</p> <p>(i) JAR-OPS 3.135(a)(1) - Operativ reiseplan. Reiseplanen kan være i forenklet form, relevant for de typer operasjoner som gjennomføres og akseptabel for myndigheten.</p> <p>(ii) JAR-OPS 3.135(a)(4) - Notam/AIS-dokumentasjon. Ikke påkrevd.</p> <p>(iii) JAR-OPS 3.135(a)(5) - Meteorologisk informasjon. Ikke påkrevd.</p> <p>(iv) JAR-OPS 3.135(a)(7) - Notat om spesielle passasjer kategorier osv. Ikke påkrevd.</p> <p>(v) JAR-OPS 3.135(a)(8) - Notat om spesiell last osv. Ikke påkrevd.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180(b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175(c)</p> <p>AMC1</p> <p>CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>Tillemplingene i CAT.GEN.MPA.180 inkluderer også støysertifikatet</p> <p>luftfartøyets radiolisens, og dokumentasjon om masse og balanse.</p> <p>Tillempling for den operative reiseplanen er innarbeidet.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.140 Informasjon som beholdes på bakken.</p> <p>Informasjon trenger ikke beholdes på bakken når andre</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Formålet med tillemplingen er uklart og ikke tilstrekkelig spesifisert for å kunne utgjøre en IR.</p>

Vedlegg 1 til OPS 3.005(g) - lokale helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
registreringsmetoder benyttes.		Dessuten spesifiserer allerede den eksisterende regelen at informasjonen skal bevares inntil den er duplisert på det stedet den vil bli lagret.
(3) JAR-OPS 3.165 Leasing. Kun gjeldende der formell leasingavtale foreligger. Merk: Dersom kontrakten for å bringe passasjerer overføres til en annen operatør som passasjerene vil betale for transporten, anses ikke dette som leasing.	ORO.AOC.110	Ikke innarbeidet Det foreligger en generell forståelse om at leasing krever en formell leasingavtale.
(4) JAR-OPS 3.215 Bruk av lufttrafikkjenester. Ikke gjeldende, såfremt ikke dette mandateres av luftromskrav, og såfremt ordningene for søk- og redningstjenester er akseptable for myndigheten.	CAT.OP.MPA.100(b)	Ingen endring
(5) JAR-OPS 3.220 Autorisering av heliporter av operatøren. En operatør skal fastsette en prosedyre for å kvalifisere fartøysjefene for valg av heliporter eller landingssteder som er egnet for helikoptertypen og type operasjon.	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	Endret Innholdet i EASA OPS-regelen er gjeldende for alle helikopteroperasjoner for steder som ikke er forhåndskontrollert, som intensjonen med denne regelen forstås å være.
(6) JAR-OPS 3.255 Drivstoffpolicy. Underavsnitt (b) til (d) gjelder ikke når drivstoffpolicyen som er beskrevet i JAR-OPS 3.255(a) forsikrer om at resterende drivstoff for å fullføre flygningen eller rekken av flygninger, ikke er mindre enn nødvendig drivstoffmengde for å fly 30 minutter ved normal marsjhastighet (dette kan reduseres til 20 minutter når det opereres innenfor et	CAT.OP.MPA.151 (b)	Ingen endring

Vedlegg 1 til OPS 3.005(g) - lokale helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
område hvor det finnes kontinuerlig og egnede nødlandingssteder). Endelig reservedrivstoff må spesifiseres i driftshåndboken for å være i samsvar med JAR-OPS 3.375(c).		
(7) JAR-OPS 3.290(a). Se (C)(1)(i) ovenfor.	AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Ingen endring
(8) JAR-OPS 3.375 Drivstoffadministrasjon under flyging. Vedlegg 1 til JAR-OPS 3.375 trenger ikke å anvendes (se (c)(10) nedenfor).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Ingen endring
(9) JAR-OPS 3.385 Bruk av tilleggsoksygen. Med godkjenning på forhånd fra myndigheten, kan ekskursjoner mellom 10 000 ft og 13 000 ft av kort varighet gjennomføres uten bruk av tilleggsoksygen, i samsvar med prosedyrene i driftshåndboken. (Under slike omstendigheter må operatøren sørge for at passasjerene før avgang er informert om at tilleggsoksygen ikke vil være tilgjengelig.)	CAT.OP.MPA.285	Ikke innarbeidet. Det ble ikke ansett som sikkert å gi et åpent unntak om bruk av oksygen, og for helikoptre er det heller ikke i samsvar med ICAO vedlegg 6. Et unntak er gitt kun for del SPO, på strenge vilkår og med godkjenning på forhånd fra vedkommende myndighet.
(10) Vedlegg 1 til JAR-OPS 3.375 Drivstoffadministrasjon under flyging. Ikke gjeldende.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Ingen endring AMC, som innarbeider vedlegget, gjelder ikke for små helikopteroperasjoner eller lokale helikopteroperasjoner.
(11) JAR-OPS 3.630 Generelt. Instrumenter og utstyr. Alternativt utstyr som ikke tilfredsstillende de aktuelle JTSSO-standardene, men som tilfredsstillende sikkerhetsstandarder for det originale utstyret, kan være		Ikke innarbeidet Utenfor omfanget. Godkjenningskrav eller samsvar med ETSO faller inn under forordning (EF) nr. 1702/2003. Tillempninger bør reguleres der dersom

Vedlegg 1 til OPS 3.005(g) - lokale helikopteroperasjoner, VFR om dagen	EASA OPS - referanse	Forskjellserklæring
akseptabelt for myndigheten.		de kan aksepteres.
<p>(12) JAR-OPS 3.775 Bruk av tilleggsoksygen - helikoptre uten trykkabin.</p> <p>Med godkjenning på forhånd fra myndigheten, kan ekskursjoner mellom 10 000 ft og 16 000 ft av kort varighet gjennomføres uten tilleggsoksygen, i samsvar med prosedyrene i driftshåndboken.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Det ble ikke ansett som sikkert å gi et åpent unntak om bruk av oksygen, og for helikoptre er det heller ikke i samsvar med ICAO vedlegg 6. Et unntak er gitt kun for del SPO, på strenge vilkår og med godkjenning på forhånd fra vedkommende myndighet.</p>
<p>(13) Vedlegg 1 til JAR-OPS 3.775 Bruk av tilleggsoksygen for helikoptre uten trykkabin.</p> <p>Gjelder ikke, i samsvar med (90) og (12) ovenfor.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Det ble ikke ansett som sikkert å gi et åpent unntak om bruk av oksygen, og for helikoptre er det heller ikke i samsvar med ICAO vedlegg 6. Et unntak er gitt kun for del SPO, på strenge vilkår og med godkjenning på forhånd fra vedkommende myndighet.</p>
<p>(14) JAR-OPS 3.1060 Operativ reiseplan.</p> <p>Se (C)(1)(i) ovenfor.</p>	CAT.OP.MPA.175(c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Ingen endring
<p>(15) JAR-OPS 3.1235 Sikkerhetskrav.</p> <p>Gjelder kun i land hvor det nasjonale sikkerhetsprogrammet gjelder for operasjoner som dekkes av dette vedlegget.</p>		<p>Ikke innarbeidet</p> <p>Innenfor omfanget av forordning (EF) nr. 300/2008.</p>

Vedlegg 2: Liste over tillempninger og regler som ikke gjelder for CAT (A-til-A)**Del CAT**

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
	CAT.GEN.MPA.115	Personell eller besetningsmedlemmer andre enn kabinbesetningen i passasjerkabinen	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Personell eller besetningsmedlemmer andre enn kabinbesetningen i passasjerkabinen TILTAK FOR Å FORHINDRE FORVIRRING BLANT PASSASJERER	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Personell eller besetningsmedlemmer andre enn kabinbesetningen i passasjerkabinen BESETNINGSMEDLEMMER PÅ POSISJONSFLYGINGER	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner
	CAT.GEN.MPA.180	Dokumenter, håndbøker og opplysninger som skal medbringes	Tillempninger for A-til-A med ikke-komplekse luftfartøy og lokale operasjoner
	CAT.GEN.MPA.195	Oppbevaring, utarbeiding og bruk av ferdsskriverregistreringer	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Oppbevaring, utarbeiding og bruk av ferdsskriverregistreringer OPERATIVE UTSJEKKER	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
GM1	CAT.GEN.MPA.195(a)	Oppbevaring, utarbeiding og bruk av ferdsskriverregistreringer FJERNING AV FERDSSKRIVERE ETTER EN HENDELSE SOM SKAL RAPPORTERES	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
GM1	CAT.GEN.MPA.195(b)	Oppbevaring, utarbeiding og bruk av ferdsskriverregistreringer INSPEKSJON AV FERDSSKRIVERNES REGISTRERING	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.OP.MPA.100(b)	Bruk av lufttrafikkjenester	Tillempninger for ikke-komplekse luftfartøy under VFR om dagen og for lokale helikopteroperasjoner.

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
	CAT.OP.MPA.105	Bruk av flyplasser og driftssteder	Tillemplinger for ikke-komplekse fly
	CAT.OP.MPA.110(b)	Flyplassenes driftsminima	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima AVGANGSPROSEDYRER FOR FLYPLASS PÅ LAND - HELIKOPTRE	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima LYSSYSTEM FOR INNFLYGING – ICAO, FAA	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima SBAS-OPERASJONER	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima AVGANGSOPERASJONER - FLY	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima AVGANGSOPERASJONER - HELIKOPTRE	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima NPA, APV, CAT I-OPERASJONER	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima KRITERIER FOR FASTSETTELSE AV RVR/CMV	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima FASTSETTELSE AV RVR/CMV/VIS- MINIMA FOR NPA, APV, CAT I - FLY	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima FASTSETTELSE AV RVR/CMV/VIS- MINIMA FOR NPA, APV, CAT I - HELIKOPTRE	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima SIRKELFLYGING - FLY	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima SIRKELFLYGING OVER LAND - HELIKOPTRE	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima KONVERTERING AV RAPPORTERT METEOROLOGISK SIKT TIL RVR	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima	Ikke relevant for CAT A-

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
1		KONSEKVENNS FOR LANDINGSMINIMA VED MIDLERTIDIG FEIL VED ELLER NEDGRADERT BAKKEUTSTYR	til-A-operasjoner - IFR
AMC1 2	CAT.OP.MPA.110	Flyplassenes driftsminima VFR-OPERASJONER MED ANDRE ENN KOMPLEKSE MOTORDREVNE LUFTFARTØY	Tillem্পninger for ikke-komplekse luftfartøy
	CAT.OP.MPA.115	Innflygingsteknikk - fly	Delvis urelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Innflygingsteknikk - fly SISTE INNFLYGINGSFASE MED KONTINUERLIG NEDSTIGNING (CDFA)	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Innflygingsteknikk - fly NPA-OPERASJONER UTEN BRUK AV CDFA-TEKNIKKEN	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Innflygingsteknikk - fly OPERATIVE PROSEDYRER OG INSTRUKSJONER OG OPPLÆRING	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Innflygingsteknikk - fly SISTE INNFLYGINGSFASE MED KONTINUERLIG NEDSTIGNING (CDFA)	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.OP.MPA.120	Innflyging ved hjelp av ombordradar (ARA) for operasjoner over vann - helikoptre	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Innflyging ved hjelp av ombordradar (ARA) for operasjoner over vann - helikoptre GENERELT	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.120	Innflyging ved hjelp av ombordradar (ARA) for operasjoner over vann - helikoptre GENERELT	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.OP.MPA.125	Instrumentprosedyrer for avgang og innflyging	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Støyreduksjonsprosedyrer - fly NDAP-UTFORMING	Gjelder ikke for ikke-komplekse fly, VFR.
GM1	CAT.OP.MPA.130	Støyreduksjonsprosedyrer - fly TERMINOLOGI GENERELT	Gjelder ikke for ikke-komplekse fly, VFR.

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
		EKSEMPEL	
	CAT.OP.MPA.130	Støyreduksjonsprosedyrer - fly	Gjelder ikke for ikke-komplekse fly, VFR.
	CAT.OP.MPA.135(c)	Ruter og operasjonsområder - generelt	Tillem্পninger for ikke-komplekse luftfartøy, A-til-A, VFR om dagen.
	CAT.OP.MPA.140	Maksimal avstand fra en egnet flyplass for tomotorsfly uten ETOPS-godkjenning	Ikke relevant for CAT A-til-A - komplekse luftfartøyoperasjoner
AMC1	CAT.OP.MPA.140(c)	Maksimal avstand fra en egnet flyplass for tomotorsfly uten ETOPS-godkjenning OPERATIVE KRITERIA FOR SMÅ TOMOROSFLY UTEN ETOPS-KAPASITET	Ikke relevant for CAT A-til-A - komplekse luftfartøyoperasjoner
GM1	CAT.OP.MPA.140(c)	Maksimal avstand fra egnet flyplass for tomotorsfly uten ETOPS-godkjenning MARSHASTIGHET MED EN MOTOR UTE AV DRIFT (OEI)	Ikke relevant for CAT A-til-A - komplekse luftfartøyoperasjoner
	CAT.OP.MPA.150	Drivstoffpolicy	Gjelder kun delvis for CAT A-til-A-operasjoner
AMC1	CAT.OP.MPA.150(b)	Drivstoffpolicy PLANLEGGINGKRITERIA - FLY	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner
AMC2	CAT.OP.MPA.150(b)	Drivstoffpolicy DRIVSTOFFETS PLASSERING VED ALTERNATIV FLYPLASS PÅ RUTEN (DRIVSTOFF ERA)	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner
AMC3	CAT.OP.MPA.150(b)	Drivstoffpolicy PLANLEGGINGKRITERIA - HELIKOPTRE	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner
GM1	CAT.OP.MPA.150(b)	Drivstoffpolicy STATISTISK METODE FOR BEREDSKAPSDRIVSTOFF - FLY	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(i)	Drivstoffpolicy BEREDSKAPSDRIVSTOFF	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(ii)	Drivstoffpolicy ALTERNATIV FLYPLASS BESTEMMELSESTED	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner
	CAT.OP.MPA.151(a)	Drivstoffpolicy - tillem্পninger	Tillem্পninger for fly i ytelsesklasse B

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
	CAT.OP.MPA.151 (b)	Drivstoffpolicy - tillem্পninger	Tillem্পninger for ikke-komplekse fly, MTOM på 2 000 kg eller mindre, VFR om dagen
	CAT.OP.MPA.151(c)	Drivstoffpolicy - tillem্পninger	Tillem্পninger for ikke-komplekse helikoptre og lokale helikopteroperasjoner
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Passasjerorientering OPERASJONER MED EN FLYGER UTEN KABINBESETNING PASSASJERORIENTERING	Tillem্পning for operasjoner med én flyger uten kabinbesetning
	CAT.OP.MPA.175	Forberedelse til flyging	Tillem্পning for ikke-komplekse luftfartøy A-til-A under VFR; lokale ikke-komplekse helikopteroperasjoner under VFR om dagen.
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Forberedelse til flyging OPERATIV REISEPLAN - KOMPLEKSE MOTORDREVNE LUFTFARTØY	Gjelder ikke for ikke-komplekse luftfartøy.
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Forberedelse til flyging OPERATIV REISEPLAN - ANNET ENN KOMPLEKSE MOTORDREVNE LUFTFARTØY OG LOKALE OPERASJONER	Gjelder ikke for ikke-komplekse fly A-til-A under VFR, lokale ikke-komplekse helikopteroperasjoner under VFR om dagen Tillem্পninger for ikke-komplekse luftfartøy annet enn A-tilA under VFR og lokale operasjoner annet enn med ikke-komplekse helikoptre under VFR om dagen.
GM1	CAT.OP.MPA.175(b)(5)	Forberedelse til flyging KONVERTERINGSTABELLER	Gjelder ikke for ikke-komplekse fly A-til-A under VFR; lokale ikke-komplekse helikopteroperasjoner under VFR om dagen.
	CAT.OP.MPA.180	Valg av flyplasser - fly	Ikke relevant for CAT A-

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
			til-A-operasjoner - IFR
	CAT.OP.MPA.181	Bruk av flyplasser og driftssteder - helikoptre	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Valg av flyplasser og driftssteder - helikoptre LANDINGSPROGNOSE	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Valg av flyplasser og driftssteder - helikoptre ALTERNATIVER OFFSHORE	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Valg av flyplasser og driftssteder - helikoptre LANDINGSPROGNOSE	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(b)(1)	Valg av flyplasser og driftssteder - helikoptre KYSTFLYPLASSER	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(d)	Valg av flyplasser og driftssteder - helikoptre ALTERNATIVER OFFSHORE	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.OP.MPA.185	Planleggingsminima for IFR-flygninger - fly	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Planleggingsminima for IFR - fly PLANLEGGINGSMINIMA FOR ALTERNATIVE FLYPLASSER	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.185	Planleggingsminima for IFR - fly FLYPLASSERS VÆRMELDING	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.OP.MPA.186	Planleggingsminima for IFR-flygninger - helikoptre	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Planleggingsminima for IFR - fly PLANLEGGINGSMINIMA FOR ALTERNATIVE FLYPLASSER	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.OP.MPA.210	Besetningsmedlemmer på stasjoner	Delvis irrelevant for CAT A-til-A - sammensatt besetning / operasjoner med kabinbesetning
AMC1	CAT.OP.MPA.210(b)	Besetningsmedlemmer på stasjoner SETEPLASSERING FOR KABINBESETNING	Ikke relevant for CAT A-til-A - operasjoner med kabinbesetning

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
	CAT.OP.MPA.220	Hjelpemidler for nødevakuering	Delvis irrelevant for CAT A-til-A - komplekse luftfartøyer
	CAT.OP.MPA.245	Meteorologiske forhold - alle luftfartøyer	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.OP.MPA.246	Meteorologiske forhold - fly	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.OP.MPA.255	Is og annen forurensning - prosedyrer under flyging	Irrelevant for CAT A-til-A - flygninger hvor ising forventes eller foreligger
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Is og annen forurensning - prosedyrer under flygning FLYGNING I FORVENTEDE ELLER FAKTISKE ISFORHOLD - FLY	Irrelevant for CAT A-til-A - flygninger hvor ising forventes eller foreligger
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Is og annen forurensning - prosedyrer under flygning FLYGNING I FORVENTEDE ELLER FAKTISKE ISFORHOLD - HELIKOPTRE	Irrelevant for CAT A-til-A - flygninger hvor ising forventes eller foreligger
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Drivstoffadministrasjon under flyging - helikoptre KOMPLEKSE MOTORDREVNE HELIKOPTRE, ANNET ENN LOKALE OPERASJONER	Ikke relevant for CAT A-til-A - komplekse luftfartøy / annet enn lokale operasjoner
GM1	CAT.OP.MPA.290	Bakkevarslings BAKKEVARSLINGSSYSTEM (TAWS) TRENINGSPROGRAMMER FOR FLYGEBESETNING	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
GM1	CAT.OP.MPA.295	Bruk av luftbårent antikollisjonsystem (ACAS) ACAS TRENINGSPROGRAMMER FOR FLYGEBESETNING	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
GM1	CAT.OP.MPA.295	Bruk av luftbårne antikollisjonsystemer (ACAS) GENERELT	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.OP.MPA.295	Bruk av luftbårne antikollisjonsystemer (ACAS)	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.OP.MPA.305	Påbegynnelse og fortsettelse av innflyging	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
AMC1	CAT.OP.MPA.305(e)	Påbegynnelse og fortsettelse av innflyging VISUELLE REFERANSER FOR INSTRUMENTINNFLYGING	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.OP.MPA.310	Operative prosedyrer - krysningshøyde ved baneterskel - fly	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Generelt VÅTE OG FORURENSEDE RULLEBANEFORHOLD	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.200	Generelt	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.POL.A.205	Avgang TAP AV RULLEBANELENGDE PÅ GRUNN AV TILPASNING	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
GM1	CAT.POL.A.205	Avgang RULLEBANENS OVERFLATETILSTAND	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.205	Avgang	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.POL.A.210	Klarering til hindringer ved avgang KLARERING TIL HINDRINGER VED AVGANG	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC2	CAT.POL.A.210	Klarering til hindringer ved avgang KRENGEVINKELENS BETYDNING	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC3	CAT.POL.A.210	Klarering til hindringer ved avgang PÅKREVD NØYAKTIGHET I NAVIGERING	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
GM1	CAT.POL.A.210	Klarering til hindringer ved avgang BEREDSKAPSPROSEDYRER FOR KLARERING TIL HINDRINGER	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.210	Klarering til hindringer ved avgang	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.POL.A.215	Under flyging - én inoperativ motor (OEI) ANALYSE AV RUTE	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
	CAT.POL.A.215	Under flyging - én inoperativ motor (OEI)	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.220	Under flyging - fly med tre eller flere motorer, to inoperative motorer	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC2	CAT.POL.A.225	Landing – bestemmelsessted og alternative flyplasser AVBRUTT INNFLYGING	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.225	Landing - bestemmelsessted og alternative flyplasser	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.POL.A.225	Landing – bestemmelsessted og alternative flyplasser HØYDEMÅLING	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
GM1	CAT.POL.A.225	Landing – bestemmelsessted og alternative flyplasser GRADIENT VED AVBRUTT INNFLYGING	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.POL.A.230	Landing – bestemmelsessted og alternative flyplasser BEREGNING AV AUTOMATISKE YTELSESDATA FOR LANDINGSDISTANSE	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.230	Landing - tørre rullebaner	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
GM1	CAT.POL.A.230	Landing – tørre rullebaner LANDINGSMASSE	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.235	Landing - våte og forurensede rullebaner	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.240	Godkjenning av operasjoner med økte krengevinkler	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.245	Godkjenning av operasjoner med bratt innflyging	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.250	Godkjenning av operasjoner med korte landinger	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner -

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
			komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.POL.A.310	Klarering til hindringer ved avgang - flermotorsfly FLYGEBANE VED AVGANG - NAVIGERING MED VISUELL KURSSTYRING	Tillempling for fly i ytelsesklasse B, VFR om dagen
	CAT.POL.A.310 (e)	Klarering til hindringer ved avgang - flermotorsfly	Tillempling for fly i ytelsesklasse B, VFR om dagen
	CAT.POL.A.345	Godkjenning av operasjoner med bratt innflyging	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy / screen-høyde 35 ft eller mer
	CAT.POL.A.400	Avgang	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
GM1	CAT.POL.A.400	Avgang RULLEBANENS OVERFLATETILSTAND	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.POL.A.400	Avgang TAP AV RULLEBANELENGDE PÅ GRUNN AV TILPASNING	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC2	CAT.POL.A.400	Avgang RULLEBANENS FALL	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.405	Klarering til hindringer ved avgang	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.POL.A.405	Klarering til hindringer ved avgang KRENGEVINKELENS BETYDNING	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC2	CAT.POL.A.405	Klarering til hindringer ved avgang PÅKREVD NØYAKTIGHET I NAVIGERING	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.410	Under flygning - alle motorer i drift	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.415	Under flygning - OEI	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner -

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
			komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.POL.A.415	Under flygning - OEI ANALYSE AV RUTEN	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.420	Under flygning - fly med tre eller flere motorer, to inoperative motorer	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.425	Landing - bestemmelsessted og alternative flyplasser	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.POL.A.425	Landing – bestemmelsessted og alternative flyplasser HØYDEMÅLING	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.430	Landing - tørre rullebaner	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.POL.A.430	Landing – tørre rullebaner KORREKSJONSFAKTORER FOR LANDINGSDISTANSE	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC2	CAT.POL.A.430	Landing – tørre rullebaner RULLEBANENS FALL	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
GM1	CAT.POL.A.430	Landing – tørre rullebaner LANDINGSMASSE	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.A.435	Landing - våte og forurensede rullebaner	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.POL.H.110	Medberegning av hindringer	Delvis urelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.POL.H.210	Flygebane ved avgang	Delvis urelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.POL.MAB.105	Data og dokumentasjon for masse og balanse	Tillemplinger for fly og helikoptre i ytelsesklasse B for CG-posisjonen i masse- og balansedokumentasjonen

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
	CAT.IDE.A.120	Utstyr for rengjøring av frontrute	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - regel for komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.A.120	Utstyr for rengjøring av frontrute - UTSTYR TIL Å OPPRETTHOLDE EN KLAR DEL AV FRONTRUTEN VED NEDBØR	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - regel for komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.A.130	Operasjoner under IFR eller om natten - fly- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR; delvis tillem্পning for ikke-komplekse luftfartøy.
AMC1	CAT.IDE.A.130 (a)(5)	Operasjoner under IFR eller om natten - fly- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr SLIP-INDIKATOR	Delvis urelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 (b)	Operasjoner under IFR eller om natten - fly- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr HØYDEMÅLERE - IFR ELLER NATTOPERASJONER	Delvis urelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (e)	IFR-operasjoner eller om natten - fly- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr UTSTYR FOR FEILANGIVELSE AV LUFTHASTIGHETSINDIKATORSYSTEMET S MULIGHET TIL Å FORHINDRE FUNKSJONSFEIL PÅ GRUNN AV KONDENSASJON ELLER ISING	Delvis urelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (i)	Operasjoner under IFR eller om natten - fly- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr STANDBY-STILLING	Delvis urelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130(j)	Operasjoner under IFR eller om natten - fly- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr KARTHOLDER	Delvis urelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.IDE.A.135	Tilleggsutstyr for enkeltflygerdrift ved IFR	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.IDE.A.140	Høydevarslingssystem	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy / MOPSC >9

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
	CAT.IDE.A.150	Terrengvarslingssystem (TAWS)	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy / MOPSC >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Terrengvarslingssystem (TAWS) AVVIKSVARSLING VED FOR BRATT GLIDEBANE FOR KLASSE A TAWS	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy / MOPSC >9
	CAT.IDE.A.155	Flybåret antikollisjonssystem (ACAS)	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy / MOPSC >9
	CAT.IDE.A.160	Flybåret værpåvisningsutstyr	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy / MOPSC >9 / fly med trykkabin
AMC1	CAT.IDE.A.160	Flybåret værpåvisningsutstyr GENERELT	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy / MOPSC >9 / fly med trykkabin
	CAT.IDE.A.165	Tilleggsutstyr for operasjoner med ising om natten	Irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - flygninger hvor ising forventes eller foreligger
	CAT.IDE.A.170	Flytelefonsystem for flygebesetningen	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - operasjoner med flere flygere
AMC1	CAT.IDE.A.170	Flytelefonsystem for flygebesetningen TYPE FLYTELEFONSYSTEM	Ikke relevant for CAT (A-til-A) - operasjoner med flere flygere
	CAT.IDE.A.175	Telefonsystem for besetningsmedlemmer	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.A.175	Telefonsystem for besetningsmedlemmer SPESIFIKASJONER	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.A.180	Høyttaleranlegg	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner -

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
			komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.A.180	Høytaleranlegg SPESIFIKASJONER	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.A.185	Taleregistrator i cockpit	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.A.185	Taleregistrator i cockpit GENERELT	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.A.190	Ferdskriver	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.A.190	Ferdskriver LISTE OVER PARAMETRE SOM SKAL REGISTRERES FOR FLY MED FØRSTE EGNE TYPESERTIFIKAT UTSTEDT 1. JANUAR 2016 ELLER SENERE	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC2	CAT.IDE.A.190	Ferdskriver LISTE OVER PARAMETRE SOM SKAL REGISTRERES FOR FLY MED FØRSTE EGNE TYPESERTIFIKAT UTSTEDT 1. APRIL 1998 ELLER SENERE, MEN FØR 1. JANUAR 2016	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC3	CAT.IDE.A.190	Ferdskriver YTELSESSPESIFIKASJONER FOR PARAMETRE SOM SKAL REGISTRERES FOR FLY MED FØRSTE EGNE TYPESERTIFIKAT UTSTEDT 1. APRIL 1998 ELLER SENERE, MEN FØR 1. JANUAR 2016	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC4	CAT.IDE.A.190	Ferdskriver LISTE OVER PARAMETRE SOM SKAL REGISTRERES FOR FLY MED FØRSTE EGNE TYPESERTIFIKAT UTSTEDT 01. JUNI 1990 TIL OG MED 31. MARS 1998	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC5	CAT.IDE.A.190	Ferdskriver YTELSESSPESIFIKASJONER FOR PARAMETRE SOM SKAL REGISTRERES FOR FLY MED FØRSTE EGNE TYPESERTIFIKAT UTSTEDT 01. JUNI 1990 TIL OG MED 31. MARS 1998	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
AMC6	CAT.IDE.A.190	Ferdskriver LISTE OVER PARAMETRE SOM SKAL REGISTRERES FOR FLY MED FØRSTE EGNE TYPESERTIFIKAT UTSTEDT FØR 1. JUNI 1990	Gjelder ikke for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.A.195	Dataforbindelsesregistrering	Gjelder ikke for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.A.195	Dataforbindelsesregistrering GENERELT	Gjelder ikke for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
GM1	CAT.IDE.A.195	Dataforbindelsesregistrering GENERELT	Gjelder ikke for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.A.200	Kombinasjonsregistrator	Gjelder ikke for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.A.200	Kombinasjonsregistrator GENERELT	Gjelder ikke for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.A.210	Skilt for festing av sikkerhetsbeltet og røyking forbudt	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - passasjerer ikke synlige fra flygebesetningens seter
	CAT.IDE.A.215	Innvendige dører og gardiner	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - store fly
AMC1	CAT.IDE.A.215	Innvendige dører og gardiner MERKING PÅ SKAP	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - store fly
	CAT.IDE.A.225	Medisinsk førstehjelpssett	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.A.225	Medisinsk førstehjelpssett INNHOLDET I MEDISINSK FØRSTEHJELPSSETT	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC2	CAT.IDE.A.225	Medisinsk førstehjelpssett MEDBRINGING ETTER SIKKERHETSVILKÅR	Ikke relevant for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
AMC3	CAT.IDE.A.225	Medisinsk førstehjelpssett TILGANG TIL MEDISINSK FØRSTEHJELPSSETT	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC4	CAT.IDE.A.225	Medisinsk førstehjelpssett VEDLIKEHOLD AV MEDISINSK FØRSTEHJELPSSETT	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.A.230	Oksygen til førstehjelp	Ikke relevant for CAT A-til-A-flygning med høyde over 25 000 ft
GM1	CAT.IDE.A.230	Oksygen til førstehjelp GENERELT	Ikke relevant for CAT A-til-A-flygning med høyde over 25 000 ft
	CAT.IDE.A.235	Tilleggsoksygen - fly med trykkabin	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - fly med trykkabin
AMC1	CAT.IDE.A.235	Tilleggsoksygen - fly med trykkabin GENERELT	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - fly med trykkabin
AMC2	CAT.IDE.A.235	Tilleggsoksygen - fly med trykkabin OKSYGENKRAV FOR PERSONELL PÅ SETER I FLYGEKABINEN OG FOR KABINBESETNING SOM MEDBRINGES I TILLEGG TIL DET NØDVENDIGE MINSTEANTALLET KABINBESETNINGSMEDLEMMER	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - fly med trykkabin
GM1	CAT.IDE.A.235	Tilleggsoksygen - fly med trykkabin HELMASKE FOR HURTIG BRUK	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - fly med trykkabin
	CAT.IDE.A.245	Beskyttende pusteutstyr for besetning	Ikke relevant/gjeldende for CAT A-til-A-operasjoner - fly med trykkabin/komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.A.245	Beskyttende pusteutstyr for besetning BESKYTTENDE PUSTEUTSTYR (PBE)	Ikke relevant/gjeldende for CAT A-til-A-operasjoner - fly med trykkabin/komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.A.255	Brannøks og brekkjern	Ikke relevant/gjeldende for CAT A-til-A-operasjoner - fly med

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
			trykkabin/komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.A.255	Brannøkser og brekkjern OPPBEVARING AV BRANNØKSER OG BREKKJERN	Ikke relevant/gjeldende for CAT A-til-A-operasjoner - fly med trykkabin/komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.A.265	Utstyr for nødevakuering	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - utgangshøyde over 6 ft
	CAT.IDE.A.270	Megafoner	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafoner MEGAFONENES PLASSERING	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.A.275	Nødbelysning og merking	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy / MOPSC >9
	CAT.IDE.A.325	Hodetelefon	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.325	Hodetelefon GENERELT	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Hodetelefon GENERELT	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.IDE.A.335	Lydvalgpanel	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.IDE.A.345	Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for operasjoner under IFR eller VFR på ruter som ikke navigeres med referanse til visuelle landemerker	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for operasjoner under IFR eller VFR på ruter som ikke navigeres med referanse til visuelle landemerker TO UAVHENGIGE KOMMUNIKASJONSMIDLER	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for operasjoner under IFR eller VFR på	Delvis irrelevant for CAT

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
		ruter som ikke navigeres med referanse til visuelle landemerker GODKJENT ANTALL OG TYPE KOMMUNIKASJONS- OG NAVIGASJONSUTSTYR	A-til-A-operasjoner - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for operasjoner under IFR eller VFR på ruter som ikke navigeres med referanse til visuelle landemerker GODKJENT ANTALL OG TYPE KOMMUNIKASJONS- OG NAVIGASJONSUTSTYR	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for operasjoner under IFR eller VFR på ruter som ikke navigeres med referanse til visuelle landemerker FEIL VED EN ENHET	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC4	CAT.IDE.A.345	Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for operasjoner under IFR eller VFR på ruter som ikke navigeres med referanse til visuelle landemerker HF-UTSTYR PÅ VISSE MNPS-RUTER	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM1	CAT.IDE.A.345	Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for operasjoner under IFR eller VFR på ruter som ikke navigeres med referanse til visuelle landemerker GJELDENDE LUFTROMKRAV	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.IDE.H.115	Fungerende lys	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Fungerende lys LANDINGSLYS	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.IDE.H.130	Operasjoner under IFR eller om natten - fly- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (e)	IFR-operasjoner eller om natten - fly- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr UTSTYR FOR FEILANGIVELSE AV LUFTHASTIGHETSINDIKATORSYSTEMET S MULIGHET TIL Å FORHINDRE FUNKSJONSFEIL PÅ GRUNN AV KONDENSASJON ELLER ISING	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
AMC1	CAT.IDE.H.130 (f) (6)	Operasjoner under IFR eller om natten - fly- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr BELYSNING AV STANDBYUTSTYR FOR MÅLING OG VISNING AV HØYDE	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (i)	Operasjoner under IFR eller om natten - fly- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr KARTHOLDER	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.IDE.H.135	Tilleggsutstyr for enkeltflygerdrift ved IFR	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.IDE.H.160	Flybåret værpåvisningsutstyr	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Flybåret værpåvisningsutstyr GENERELT	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.IDE.H.165	Tilleggsutstyr for operasjoner med ising om natten	Irrelevant for CAT A-til-A - flygninger hvor ising forventes eller foreligger
	CAT.IDE.H.170	Flytelefonssystem for flygebesetningen	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - operasjoner med flere flygere
AMC1	CAT.IDE.H.170	Flytelefonssystem for flygebesetningen TYPE FLYTELEFONSYSTEM	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - operasjoner med flere flygere
	CAT.IDE.H.175	Telefonssystem for besetningsmedlemmer	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - medbringning av besetningsmedlemmer annet enn flygebesetning
AMC1	CAT.IDE.H.175	Telefonssystem for besetningsmedlemmer KARAKTERISTIKA OG SPESIFIKASJONER	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - medbringning av besetningsmedlemmer annet enn flygebesetning
	CAT.IDE.H.180	Høyttaleranlegg	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.H.185	Taleregistrator i cockpit	Gjelder ikke for CAT A-

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
			til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.H.185	Taleregistrator i cockpit GENERELT	Gjelder ikke for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.H.190	Ferdskrifer	Gjelder ikke for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.H.190	Ferdskrifer LISTE OVER PARAMETRE SOM SKAL REGISTRERES FOR FLY MED MCTOM PÅ OVER 3 175 KG OG FØRSTE EGNE TYPESERTIFIKAT UTSTEDT 1. JANUAR 2016 ELLER SENERE	Gjelder ikke for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC2	CAT.IDE.H.190	Ferdskrifer LISTE OVER PARAMETRE SOM SKAL REGISTRERES FOR HELIKOPTRE MED EN MCTOM PÅ OVER 3 175 KG OG FØRSTE INDIVIDUELLE TYPESERTIFIKAT UTSTEDT FRA OG MED 1. AUGUST 1999 OG FØR 1. JANUAR 2016, SAMT HELIKOPTRE MED EN MCTOM PÅ OVER 7 000 KG ELLER EN MPSC PÅ OVER NI OG FØRSTE INDIVIDUELLE TYPESERTIFIKAT UTSTEDT FRA OG MED 1. JANUAR 1989 OG FØR 1. AUGUST 1999	Gjelder ikke for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC3	CAT.IDE.H.190	Ferdskrifer YTELSESSPESIFIKASJONER FOR PARAMETRE SOM SKAL REGISTRERES FOR HELIKOPTRE MED EN MCTOM PÅ OVER 3 175 KG OG FØRSTE INDIVIDUELLE TYPESERTIFIKAT UTSTEDT FRA OG MED 1. AUGUST 1999 OG FØR 1. JANUAR 2016, SAMT HELIKOPTRE MED EN MCTOM PÅ OVER 7 000 KG ELLER EN MPSC PÅ OVER NI OG FØRSTE INDIVIDUELLE TYPESERTIFIKAT UTSTEDT FRA OG MED 1. JANUAR 1989 OG FØR 1. AUGUST 1999	Gjelder ikke for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.H.195	Dataforbindelsesregistrering	Gjelder ikke for CAT A- til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
AMC1	CAT.IDE.H.195	Dataforbindelsesregistrering GENERELT	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
GM1	CAT.IDE.H.195	Dataforbindelsesregistrering GENERELT	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.H.200	Kombinasjonsregistrator for flygedata og tale i førerkabin	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.H.200	Kombinasjonsregistrator for flygedata og tale i førerkabin GENERELT	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.H.240	Tilleggsoksygen - helikoptre uten trykkabin	Tillem্পninger for ikke-komplekse helikoptre uten trykkabin.
	CAT.IDE.H.270	Megafoner	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafoner MEGAFONENES PLASSERING	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.H.275	Nødbelysning og merking	Gjelder ikke for CAT A-til-A-operasjoner - komplekse luftfartøy
	CAT.IDE.H.335	Lydvalgpanel	Ikke relevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
	CAT.IDE.H.345	Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for operasjoner under IFR eller VFR på ruter som ikke navigeres med referanse til visuelle landemerker	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.345	Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for operasjoner under IFR eller VFR på ruter som ikke navigeres med referanse til visuelle landemerker TO UAVHENGIGE KOMMUNIKASJONSMIDLER	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for operasjoner under IFR eller VFR på ruter som ikke navigeres med referanse til visuelle landemerker	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR

	Regelreferanse	Regelens tittel	Forklaring
		GODKJENT ANTALL OG TYPE KOMMUNIKASJONS- OG NAVIGASJONSUTSTYR	
AMC3	CAT.IDE.H.345	Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for operasjoner under IFR eller VFR på ruter som ikke navigeres med referanse til visuelle landemerker FEIL VED EN ENHET	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR
GM1	CAT.IDE.H.345	Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for operasjoner under IFR eller VFR på ruter som ikke navigeres med referanse til visuelle landemerker GJELDENE LUFTRØMKNRAV	Delvis irrelevant for CAT A-til-A-operasjoner - IFR

Vedlegg 3: Benyttede akronymer og forkortelser

AAC	aeronautical administrative communication // (administrativ luftfartskommunikasjon)
AAD	assigned altitude deviation // (avvik fra tildelt høyde)
AAL	above aerodrome level // (over flyplassens nivå)
AC	alternating current // (vekselstrøm)
ACAS II	airborne collision avoidance system II // (luftbåret system for kollisjonsvarsling II)
ADF	automatic direction finder // (radiokompass)
ADG	air driven generator // (luftdrevet generator)
ADS	automatic dependent surveillance // (automatisk posisjonsovervåkning)
ADS-B	automatic dependent surveillance // (automatisk posisjonsovervåkning - kringkasting)
ADS-C	automatic dependent surveillance // (automatisk posisjonsovervåkning - kontrakt)
AeMC	aero-medical centre // (flymedisinsk senter)
AEO	all engines operating // (alle motorer i funksjon)
AFCS	automatic flight control system // (automatisk flygekontrollsystem)
AFM	aircraft flight manual // (flygehåndbok)
AFN	aircraft flight notification // (melding fra luftfartøyet om flygningen)
AFN	ATS Facilities Notification // (melding fra lufttrafikkjenesten ATS)
AGL	above ground level // (over bakkenivå)
AHRS	attitude heading reference system // (referansesystem for flygestilling og styrekurs)
AIS	aeronautical information service // (informasjonstjeneste for luftfarten)
ALS	approach lighting system // (innflygingslyssystem)
ALSF	approach lighting system with sequenced flashing lights // (innflygingslyssystem med blinkende lys)

AMC	acceptable means of compliance // (akseptable måter for å vise samsvar med krav)
AMSL	above mean sea level // (over gjennomsnittlig havnivå)
ANP	actual navigation performance // (faktisk navigasjonsnøyaktighet)
AOC	air operator certificate // (godkjenningssertifikat for luftfartsselskap)
APCH	approach // (innflyging)
APU	auxiliary power unit // (hjelpemotor)
APV	approach procedure with vertical guidance // (innflygingsprosedyre med vertikal veiledning)
AR	ATS route // (ATS-rute)
AR	authorisation required // (godkjenning kreves)
AR	Authority Requirements // (myndighetskrav)
ARA	airborne radar approach // (innflyging ved hjelp av ombordradar)
ASC	Air Safety Committee // (Flysikkerhetskomiteen)
ASDA	accelerate-stop distance available // (tilgjengelig akselerasjon-stopp-strekning)
ATC	air traffic control // (lufttrafikkontroll)
ATO	approved training organisation // (godkjent opplæringsorganisasjon)
ATPL	airline transport pilot licence // (fartøysjefsertifikat for tungt luftfartøy)
ATQP	alternative training and qualification programme // (alternativt opplærings- og kvalifikasjonsprogram)
ATS	air traffic services // (lufttrafikkjenester)
AVGAS	aviation gasoline // (flybensin)
AVTAG	wide-cut fuel // (drivstoff med lavt oktantal)
B-RNAV	basic area navigation // (forenklet områdenavigasjon)
BALS	basic approach lighting system // (forenklet innflygingslyssystem)
CAP	controller access parameters // (tilgangsparametre for flygeledere)

CDFA	continuous descent final approach // (siste innflygingsfase med kontinuerlig nedstigning)
CDL	configuration deviation list // (liste over godtatte konfigurasjonsavvik)
CFIT	controlled flight into terrain // (kontrollert flyging inn i terreng)
CG	centre of gravity // (tyngdepunkt)
cm	centimetres // (centimeter)
CM	configuration/context management // (konfigurasjons-/kontekststyring)
CMA	continuous monitoring approach // (kontinuerlig overvåket innflyging)
CMV	converted meteorological visibility // (omregnet meteorologisk sikt)
CMPA	complex motor-powered aircraft // (komplekst motordrevet luftfartøy)
CofA	certificate of airworthiness // (luftdyktighetsbevis)
CPA	closest point of approach // (nærmeste passeringsavstand)
CPDLC	controller pilot data link communications // (datalinjekommunikasjon mellom flygeleder og flyger)
CPL	commercial pilot licence // (trafikkflygersertifikat)
CRM	crew resource management // (administrasjon av besetningsressurser)
CRT	comment response tool // (verktøy for innsending av høringsuttalelser)
CVR	cockpit voice recorder // (taleregistrator)
DA	decision altitude // (beslutningshøyde)
D-ATIS	Data Link - Automatic Terminal Information Service // (automatisk terminalinformasjonstjeneste via datalinje)
DC	direct current // (likestrøm)
DCL	departure clearance // (avgangsklarering)
DDM	difference in depth of modulation // (avvik i modulasjonsgrad)
D-FIS	data link flight information service // (flygeinformasjonstjeneste via datalinje)
DGOR	dangerous goods occurrence report // (hendelsesrapport om farlig

	goods)
DH	decision height // (beslutningshøyde o.h.)
DME	distance measuring equipment // (utstyr for avstandsmåling)
D-OTIS	Data Link - Operational Terminal Information Service // (operativ terminalinformasjonstjeneste via datalinje)
DR	decision range // (beslutningsavstand)
DSTRK	desired track // (ønsket rute/trekk)
EASP	European Aviation Safety Programme // (Det europeiske flysikkerhetsprogram)
EC	European Commission // (Europakommisjonen)
EFB	electronic flight bag // (elektronisk flygerveske)
EFIS	electronic flight instrument system // (elektronisk flygeinstrumentsystem)
EGT	exhaust gas temperature // (eksostemperatur)
ELT(AD)	emergency locator transmitter (automatically deployable) // (nødpeilesender som utløses automatisk)
ELT(AF)	emergency locator transmitter (automatic fixed) // (fastmontert nødpeilesender som utløses automatisk)
ELT(AP)	emergency locator transmitter (automatic portable) // (bærbar nødpeilesender som utløses automatisk)
ELT(S)	survival emergency locator transmitter // (overlevingsnødpeilesender)
EPE	estimate of position error // (estimert posisjonsfeil)
EPR	engine pressure ratio // (motortrykkforhold)
EPU	estimate of position uncertainty // (estimert posisjonsunøyaktighet)
ERA	en-route alternate (aerodrome) // (alternativ flyplass underveis)
ESSG	European SAFA Steering Group // (den europeiske SAFA-styringsgruppen)
ETOPS	extended range operations with two-engined aeroplanes // (langdistanseflyging med to motorsfly)
ETSO	European technical standards order // (EASAs konstruksjonsstandard for luftfartøykomponenter)

EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment // (Den europeiske organisasjon for utstyr til sivil luftfart)
EVS	enhanced vision system // (siktforbedringssystem)
FAA	Federal Aviation Administration // (det amerikanske luftfartstilsynet)
FAF	final approach fix // (sluttinnleggsfix/finalepunkt)
FAK	first-aid kit // (førstehjelpsskrin)
FALS	full approach lighting system // (fullt innflygingslyssystem)
FANS	future air navigation system // (framtidens flynavigasjonssystem)
FAP	final approach point // (sluttinnleggspunkt)
FATO	final approach and take-off area // (landings- og startområde)
FDM	flight data monitoring // (overvåkning av flygedata)
FDR	flight data recorder // (ferdskriver)
FFS	full flight simulator // (komplett flygesimulator)
FI	flight instructor // (flygeinstruktør)
FL	flight level // (flygenivå)
FM	frequency modulator // (frekvensmodulator)
FMS	flight management system // (flygestyringssystem)
FOR	field of regard // (betrakningsfelt)
FOV	field of view // (synsfelt)
FSTD	flight simulation training device // (syntetisk flygetreningsinnretning)
ft	feet // (fot)
FTD	flight training device // (flygetreningsinnretning)
g	gram
g	gravity // (tyngdekraft)
GBAS	ground-based augmentation system // (bakkebasert forsterkersystem)
GCAS	ground collision avoidance system // (bakkebasert system for

	kollisjonsvarsling)
GIDS	ground ice detection system // (system for varsling om is på bakken)
GLS	GBAS landing system // (GBAS landingssystem)
GM	Guidance Material // (veiledende materiale)
GNSS	global navigation satellite system // (globalt satellittnavigasjonssystem)
GPS	global positioning system // (globalt posisjoneringssystem)
GPWS	ground proximity warning system // (terrengvarslingssystem)
HEMS	helicopter emergency medical service // (ambulanseflyging med helikopter)
HF	high frequency // (høy frekvens)
HI/MI	high intensity / medium intensity // (høy intensitet / middels intensitet)
HIALS	high intensity approach lighting system // (høyintensivt innflygingslyssystem)
HLL	helideck limitations list // (begrensninger for bruk av helikopterdekk)
HoT	hold-over time // (varigheten av gjennomført behandling)
hPa	hektopascal
HUD	head-up display // (projiserte flygedata)
HUDLS	head-up guidance landing system // (landingssystem vha. projiserte flygedata)
IAF	initial approach fix // (første innflygingsfix)
IALS	intermediate approach lighting system // (middels utstyrt innflygingslyssystem)
ICAO	International Civil Aviation Organisation // (Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart)
IF	intermediate fix // (mellomliggende innflygingsfix)
IFR	instrument flight rules // (instrumentflygeregler)
IGE	in ground effect // (i bakkeeffekt)
ILS	instrument landing system // (instrumentlandingsystem)

IMC	instrument meteorological conditions // (instrumentværforhold)
inHg	inches of mercury // (tommer i kvikksølv)
INS	inertial navigation system // (treghetsnavigasjonssystem)
IORS	internal occurrence reporting system // (internt system for hendelsesrapportering)
IP	intermediate point // (mellomliggende punkt)
IR	Implementing Rule // (gjennomføringsregel)
IRNAV/IAN	integrated area navigation // (integreert områdenavigasjon)
IRS	inertial reference system // (inert referansesystem)
ISA	international standard atmosphere // (internasjonal standardatmosfære)
IV	intravenous // (intravenøs)
JAA	Joint Aviation Authorities // (felles luftfartsmyndigheter)
JAR	Joint Aviation Requirements // (felles luftfartskrav)
JET 1 / A / A1	kerosene // (parafin)
JET B	wide-cut fuel // (drivstoff med lavt oktantal)
JIP	Joint Implementing Procedure // (felles prosedyre for gjennomføring)
JP-4	wide-cut fuel // (drivstoff med lavt oktantal)
km	kilometer
kN	kilonewton
KSS	Ktitorov-, Simin-, Sindalovskii-formelen
kt	knot // (knop)
LAT/LONG	latitude/longitude // (breddegrad/lengdegrad)
LED	light-emitting diode // (lysemitterende diode)
LIFUS	line flying under supervision // (linjeflyging under tilsyn)
LNAV	lateral navigation // (navigasjon i horisontalplanet)
LoA	letter of agreement // (godkjenningsbrev)
LOC	localiser // (retningsfyr)

LOE	line oriented evaluation // (linjeflygingsevaluering)
LOFT	line oriented flight training // (linjeorientert flygetrening)
LOS	limited obstacle surface // (begrenset hinderflate)
LOUT	lowest operational use temperature // (laveste brukstemperatur)
LP	localiser performance // (retningsfyrets ytelse)
LPV	lateral precision with vertical guidance approach // (innflyging med horisontal presisjon og vertikal veiledning)
LRNS	long range navigation system // (navigasjonssystem for langdistanseflyging)
LVO	low visibility operations // (lavsiktsoperasjoner)
LVP	low visibility procedures // (lavsiktsprosedyrer)
LVTO	low visibility take-off // (lavsiktsavgang)
m	meter
MALS	medium intensity approach lighting system // (halvintensivt innflygingslyssystem)
MALSF	medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights // (halvintensivt innflygingslyssystem med blinkende lys)
MALSR	medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights // (halvintensivt innflygingslyssystem med innflygingslysfyr)
MAPt	missed approach point // (punkt for avbrutt innflyging)
MCTOM	maximum certificated take-off mass // (største sertifiserte avgangsmasse)
MDA	minimum descent altitude // (minstehøyde for nedstigning)
MDA/H	minimum descent altitude/height // (minstehøyde for nedstigning)
MDH	minimum descent height // (minstehøyde for nedstigning)
MEA	minimum safe en-route altitude // (minstehøyde for sikker flyging)
MEL	minimum equipment list // (minsteutstyrsliste)
METAR	meteorological aerodrome report // (rutinemessig værobservasjon for en flyplass)
MGA	minimum safe grid altitude // (minste sikre rutehøyde)
MHz	megahertz

MID	midpoint // (midtpunkt)
ml	milliliter
MLS	microwave landing system // (mikrobølgelandingssystem)
MMEL	master minimum equipment list // (referanseminsteutstysrliste)
MNPS	minimum navigation performance specifications // (minstespesifikasjoner for navigasjonsytelse)
MOC	minimum obstacle clearance // (minste hinderklaring)
MOCA	minimum obstacle clearance altitude // (minste hinderfrie høyde)
MOPS	minimum operational performance standard // (minste operative ytelsesstandard)
MORA	minimum off-route altitude // (minstehøyde utenfor rute)
MPSC	maximum passenger seating configuration // (største passasjeretekapasitet)
mSv	millisievert
NADP	noise abatement departure procedure // (støyreducerende avgangsprosedyre)
NALS	no approach lighting system // (intet innflygingslyssystem)
NAV	navigation // (navigasjon)
NDB	non-directional beacon // (rundtstrålende radiofyr)
N _F	free power turbine speed // (fri kraftturbinhastighet)
NM	nautical miles // (nautiske mil)
NOTAM	Notice to Airmen // (informasjon til flygende personell)
NPA	non-precision approach // (ikke-presisjonsinnflyging)
NVG	night vision goggles // (nattsynbriller)
OAT	outside air temperature // (utvendig lufttemperatur)
OCH	obstacle clearance height // (hinderfri høyde)
OCL	oceanic clearance // (oseanisk klarering)
ODALS	omnidirectional approach lighting system // (rundtstrålende innflygingslyssystem)
OEI	one-engine-inoperative // (en motor ute av drift)

OFS	obstacle-free surface // (hinderfri overflate)
OGE	out of ground effect // (utenfor bakkeeffekt)
OIP	offset initiation point // (planlagt avskjæringspunkt)
OM	operations manual // (driftshåndbok)
ONC	operational navigation chart // (luftfartskart)
OSD	operational suitability data // (operasjonelle bruksdata)
otCMPA	other-than-complex motor-powered aircraft // (andre luftfartøyer enn komplekse motordrevne luftfartøyer)
PAPI	precision path approach indicator // (presisjonsglidebaneindikator)
PAR	precision approach radar // (presisjonsinnflygingsradar)
PBE	protective breathing equipment // (beskyttende pusteutstyr)
PBN	performance-based navigation // (ytelsesbasert navigasjon)
PCDS	personnel carrying device system // (redningssele for evakuering av personell)
PDP	predetermined point // (forutbestemt punkt)
PNR	point of no return // (siste mulige vendepunkt)
POH	pilot's operating handbook // (flygehåndbok)
PRM	person with reduced mobility // (bevegelseshemmet person)
QFE	atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold) // (lufttrykk i flyplassens høyde over havet (eller ved baneterskel))
QNH	question nil height, atmospheric pressure at nautical height // (lufttrykk målt på høyeste punkt, omregnet til havnivå)
R/T	radio/telephony // (radiotelefoni)
RA	resolution advisory // (forslag til unnavikelsesmanøver)
RAT	ram air turbine // (ramjetturbin)
RCC	rescue coordination centre // (redningssentral)
RCF	reduced contingency fuel // (reduisert drivstoff til uforutsett bruk)
RCLL	runway centreline lights // (rullebanens senterlinjelys)
RFC	route facility chart // (kart over utrustning underveis)

RNAV	area navigation // (områdenavigasjon)
RNAV 5	B-RNAV, basic area navigation // (B-RNAV, forenklet områdenavigasjon)
RNP	required navigation performance // (krav til navigasjonsytelse)
RNPX	required navigation performance X // (krav til navigasjonsnøyaktighet X)
ROD	rate of descent // (nedstigningshastighet)
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics // (Den radiotekniske kommisjon for flyteknikk)
RTZL	runway touchdown zone lights // (landingssonelys)
RVR	runway visual range // (rullebanesikt)
RVSM	reduced vertical separation minima // (redusert minste vertikalatskillelse)
SACA	safety assessment of community aircraft // (sikkerhetsvurdering av luftfartøy fra Fellesskapet)
SAFA	safety assessment of foreign aircraft // (sikkerhetsvurdering av luftfartøy fra tredjeland)
SAE ARP	Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice // (anbefalt praksis fra Society of Automotive Engineers Aerospace)
SALS	simple approach lighting system // (enkelt innflygingslyssystem)
SALSF	short approach lighting system with sequenced flashing lights // (lyssystem med blinkende lys for kort innflyging)
SAP	stabilised approach // (stabilisert innflyging)
SAP	system access parameters // (parametre for systemtilgang)
SAR	search and rescue // (søk og redning)
SBAS	satellite-based augmentation system // (satellittbasert forsterkersystem)
SCP	special categories of passenger // (spesielle passasjerkategorier)
SID	standard instrument departure // (standard instrumentutflyging)
SMS	safety management system // (sikkerhetsstyringssystem)
SPECI	aviation selected SPECIAL aviation report // (METAR-melding om plutselig værforandring)
SRA	surveillance radar approach // (radarovervåkingsinnflyging)

SRE	surveillance radar element // (overvåkingsdelen av presisjonsradar)
SSALF	simplified short approach lighting system with sequenced flashing lights // (forenklet innflygingslyssystem for kort innflyging)
SSALR	simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights // (forenklet lyssystem med innflygingslysfyr for kort innflyging)
SSALS	simplified short approach lighting system // (forenkelt innflygingslyssystem for kort innflyging)
SSP	State Safety Programme // (statlig sikkerhetsprogram)
SSR	secondary surveillance radar (pressure-altitude-reporting) // (sekundær overvåkingsradar (som rapporterer trykkehøyde))
STC	supplemental type certificate // (supplerende typesertifikat)
SVS	synthetic vision system // (syntetisk synssystem)
TA	traffic advisory // (trafikkveiledning)
TAC	terminal approach chart // (kart over terminalområdet)
TAFS	aerodrome forecasts // (landingsplassvarsler)
TAS	true airspeed // (sann lufthastighet)
TAWS	terrain awareness warning system // (terrengvarslingssystem)
TCAS	traffic alert and collision avoidance system // (trafikk- og kollisjonsvarslingssystem)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation // (Canadas sivile lufttransportmyndighet)
TDP	take-off decision point // (beslutningspunkt ved avgang)
TDZ	touchdown zone // (landingsone)
THR	threshold // (terskel)
TODA	take-off distance available // (tilgjengelig avgangsstrekning)
TORA	take-off run available // (tilgjengelig avgangsstrekning)
TRI	type rating instructor // (typerettighetsinstruktør)
TSE	total system error // (total systemfeil)
TVE	total vertical error // (total vertikalfeil)
TWIP	terminal weather information for pilots // (værinformasjon for flygere for terminalområdet)

UMS	usage monitoring system // bruksovervåkningsystem)
UTC	coordinated universal time // (koordinert universaltid)
UTR	upper torso restraint // (skulderstropp(er))
V _{AT}	indicated airspeed at threshold // (angitt flygehastighet ved rullebaneterskel)
VDF	VHF direction finder // (VHF-peilestasjon)
VFR	visual flight rules // (visuellflygeregler)
VHF	very high frequency // (svært høy frekvens)
VIS	visibility // (sikt)
VMC	visual meteorological conditions // (VFR-forhold)
V _{MO}	maximum operating speed // (høyeste tillatte fart)
VNAV	vertical navigation // (vertikal navigasjon)
VOR	VHF omnidirectional radio range // (VHF-kommunikasjon med samme rekkevidde i alle retninger)
V _{S1G}	1 g stall speed // (1 g steilehastighet)
V _{SO}	stalling speed // (steilehastighet)
V _Y	best rate of climb speed // (beste klatrehastighet)
WAC	world aeronautical chart // (WAC ICAO luftfartskart)
WXR	weather radar // (værradar)
ZFT	zero flight time // (ingen flygetid)
ZFTT	zero flight time training // (opplæring uten flygetid)