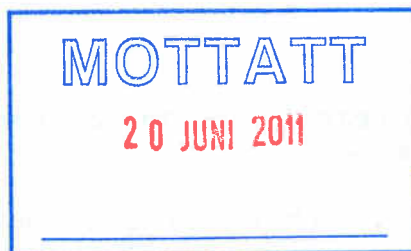


Se Høringsadressater



Vår saksbehandler
Roe Nerem

Vår dato
16.06.2011
Deres dato

Vår ref.
11-01059-4
Deres ref.

Forslag til endring i luftromsorganiseringen, Torp kontrollsoner (CTR) Opprettelse av Jarlsberg R-område - Høring

1. Bakgrunn

Jarlsberg (ENJB) flyplass ligger i Torp CTR utenfor synsvidde fra Torp TWR som er ansvarlig for å yte flygekontrolltjeneste og flygeinformasjonstjeneste i kontrollsonen. Jarlsberg har så omfattende luftromsaktiviteter at Torp TWR har store og økende utfordringer med å tilfredsstille krav til klareringer og trafikkinformasjoner som fremgår av "RFL I, Instruks for utøvelse av lufttrafikk-tjeneste kap. 4 Del 5, punkt 5.1.7.3 (referert i merknad¹) etter hvert som aktivitetene på ENJB og området rundt, tiltar. Dette både når det gjelder antall forskjellige luftsportsaktiviteter og antallet bevegelser. Det er derfor ønskelig å endre utformingen av Torp CTR slik at Jarlsberg blir liggende utenfor kontrollsonen.

Det henvises også til Luftfartstilsynets "Revisjon av Sandefjord Lufthavn, Torp – Rapport nr. 2010L-004 Avvik nr. 3"². Endringen er også et ledd i arbeidet med å lukke dette avviket.

Jarlsberg R-område er et konsept utarbeidet i nært samarbeid med utøvere av Luftsport i og på Jarlsberg samt de nærmeste Lufttrafikk-tjenesteenhetene – Torp TWR og Farris APP (Oslo ATCC)

Merknad¹: En flygekontrollenhet skal, overfor VFR-flyginger i klasse D luftrom hvor flygingen etter reglene ikke skal atskilles, basere utstedelse av en klarering på den trafikkmengde som finnes i det aktuelle luftrom og på enhetens muligheter til å utøve sine tjenester til lufttrafikken på en forsvarlig måte, herunder at den om nødvendig skal kunne gi trafikkinformasjoner

Merknad²: "BSL F 1.1 vedlegg II setter krav til toveis radiokommunikasjon mellom LTT og VFR flyginger i ATS luftrom klasse D. På revisjonstidspunktet ble det avdekket at flyginger i Jarlsberg området, innenfor Torp CTR, tidvis ikke møtte kravet om toveis radiokommunikasjon."

2. Plankriterier

Avinor har i samarbeid med de berørte parter utarbeidet et operativt konsept basert på følgende planforutsetninger:

- 2.1. Kontrollsonen (CTR) utformes slik at den omfatter en nedstigningsprofil på 5% (300 ft/nm), en stigeprofil på 7% (425 ft/nm) samt sirklingsprosedyrer og prosedyrer for avbrutt innflyging. Nedstigningsprofil og stigeprofil skal passere minimum 500 ft over CTR-grensen.
- 2.2. TIA/TMA/CTA utformes slik at den omfatter IFR rutetraffikk til/fra angjeldende flyplass og omfatter en nedstigningsprofil på 5 % (300ft/nm) og en stigeprofil på 7 % (425ft/nm). Nedre grense skal være minimum 500 ft under laveste IFR høyde.

Gjeldende regelverk for Lufttrafikkjeneste og Flyging, "Kriterier for atskillelse VFR-IFR i luftrom klasse C (godkjent av Luftfartstilsynet tidligere i år) " er lagt til grunn for det valgte konsept.

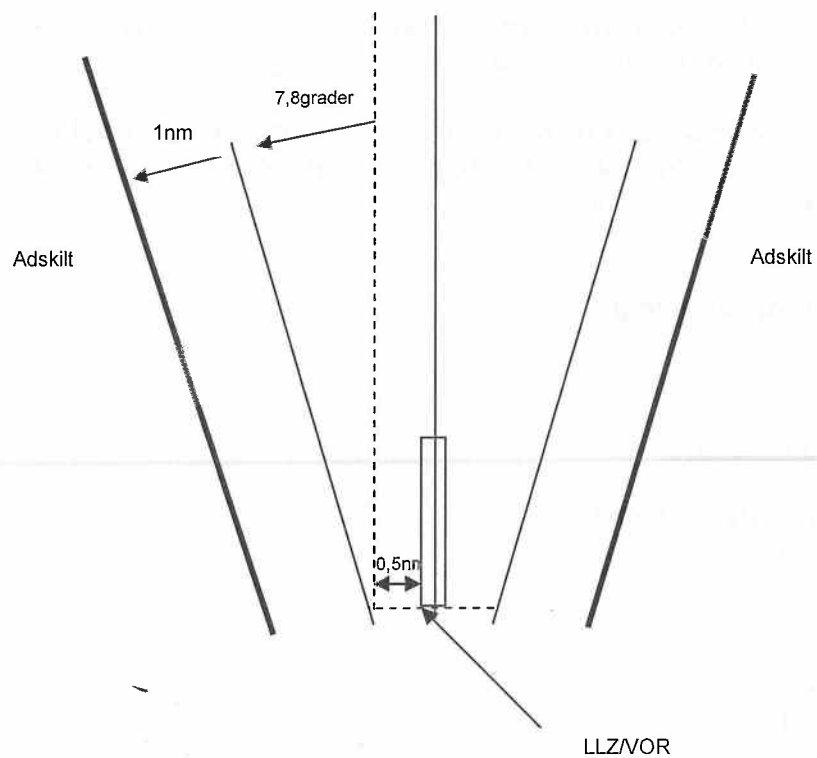
3. Kriterier for atskillelse mellom IFR-trafikk og VFR-trafikk i kontrollsoner

Luffartøy som opererer i VFR-ventemønstre og på VFR-ruter i en kontrollsonen anses lateralt atskilt fra luffartøy etablert på en instrumentprosedyre når VFR-ventemønstrene/rutene er etablert minst 1 NM utenfor de primære beskyttelsesområdene (3-sigma 99,5% containment) for instrumentprosedyrene i angjeldende kontrollsonen.

Med "en instrumentprosedyre" menes her instrumentinnflygingsprosedyrer inkl. avbrutt innflygingsprosedyrer, og instrumentutflygingsprosedyrer.

For ILS og VOR brukes et område likt det primære beskyttelsesområdet for en VOR innflyging, (0,5 NM til hver side av LLZ/VOR og 7,8 grader spredning utover) tillagt en buffer på 1NM.. For NDB innflyginger brukes det primære beskyttelsesområdet for NDB 1,25 NM på hver side av NDB og 10,3 grader spredning utover tillagt en buffer på 1 NM

VFR ruter utenfor dette området er lateralt atskilt fra de instrumentinnflygingene beskyttelsesområdet tilhører. Skissen på neste side viser en ILS/LLZ eller VOR approach.



4. Operativt konsept Jarlsberg R-område

Vedlagt er Operativt konsept for Jarlsberg R-område. Dette konseptet er utarbeidet i nært samarbeid med representanter fra Jarlsberg Fritidssenter, Flyplassjef Jarlsberg, Lufttrafikkjenesten ved Torp og Lufttrafikkjenesten ved Farris Approach.

5. Risikovurdering

Endringsforslaget er underlagt en risikovurdering. Denne vil bli oversendt Luftfartstilsynet for godkjenning før endringen publiseres.

6. Høringsuttalelser og videre framdrift

Adressatene bes kommentere endringsforslagene som nevnt i brevets pkt. 4, Operativt Konsept for Jarlsberg R-område, innen **29. Juli, 2011.**

Basert på høringsuttalelsene og risikovurderingen vil det bli utarbeidet et endelig forslag til endret lufttomsorganisering og prosedyrer som oversendes Luftfartstilsynet for godkjenning før publisering.

7. Vedlegg

Operativt Konsept Jarlsberg

Kontaktperson Avinor:

Roe Nerem

E-post: roe.nerem@avinor.no

Mobil: 97174448

Med vennlig hilsen



Tor-Øivind Skogseth
ATM-sjef

AVINOR AS



Line M. Hammerlund
Leder ATM-fagstab

Høringsadressater:

Oslo ATCC
LTT Torp
LTT Rygge
Flyplassjef Jarlsberg
Lufthavnsjef Sandefjord Lufthavn,
Luftoperativt Inspektorat
Norsk Luftsportforbund (NLF)
Norsk Almennflyforening (AOPA Norway)
Norsk Flygelederforening (NFF)
Norsk Flygerforbund (NF)
Widerøe
Norwegian
EHC
Luftfartsskolen (Pilot Flyskole)
Sandefjord Motorflyklubb
Jarlsberg Fritidssenter

Kopi:

Luftfartstilsynet
Avinor FS/FNT Sjef
Avinor FS/ATM Sjef
Avinor FS/Sjef Enroute og øst
Avinor FS/Sjef Midt
Avinor FS/Sjef Sørvest
Avinor FS/Sjef Nord
Avinor FS/AIM/Sjef AIM

