

FOR 1997-12-16 nr 1350: Forskrift om inn- og utflygingstraséer for Oslo lufthavn, Gardermoen, Akershus.

DATO: FOR-1997-12-16-1350
DEPARTEMENT: OV (Andre off vedtekter)
AVD/DIR:
PUBLISERT: II 1997 791
IKRAFTTREDELSE: 1998-10-08
SIST-ENDRET: FOR-2002-12-17-1767
ENDRER:
GJELDER FOR: Gardermoen, Akershus
HJEMMEL: LOV-1993-06-11-101-§9-1 , LOV-1993-06-11-101-§6-2 , LOV-1993-06-11-101-§15-4 og-§17-7
SYS-KODE: BG15f, D02
NÆRINGSKODE: 713
KORTTITTEL: Forskrift om flytraseer, Gardermoen

INNHold

Forskrift om inn- og utflygingstraséer for Oslo lufthavn, Gardermoen, Akershus.

Kapittel 1. Gyldighetsområde

§ 1-1. Denne forskrift gjelder for all virksomhet med luftfartøy ved Oslo Lufthavn Gardermoen. Formålet er å regulere flyvirksomheten ...

Kapittel 2. Åpningstid (Alle tidsangivelser er lokal tid)

§ 2-1. Oslo Lufthavn Gardermoen er åpen hele døgnet. Operasjoner med jettfly som ikke tilfredsstiller støykravet etter ICAO Annex 16 ...

§ 2-2. Ambulanseflyging og flyging i forbindelse med ettersøkings-, brannslukkings- eller redningsaksjoner tillates til enhver tid, ...

§ 2-3. Uavhengig av bestemmelsene i § 2-1 er landing til enhver tid tillatt når fartøysjefen etter en sikkerhetsmessig vurdering finner ...

§ 2-4. Oslo Lufthavn Gardermoen kan benyttes som alternativ landingsplass hele døgnet.

Kapittel 3. Bruk av rullebaner

§ 3-1. Bane 01R og 19R skal hovedsakelig benyttes til landing, og bane 01L og 19L til avgang. Dette hovedprinsipp kan, når det ...

§ 3-2. Avgang på bane 19R tillates for trafikk som starter sin utflyging på utflygingsruter (SIDs) som svinger vestover etter avgang og ...

§ 3-3. Så langt vær- og trafikkforholdene tillater det, skal trafikk i perioden 2300-0630 lande på bane 19R og ta av på bane 01L.

Kapittel 4. Motorbruk

§ 4-1. Flymotorer skal i perioden 2300-0630 ikke reverseres ut over « idle reverse » etter landing,

med mindre det er nødvendig av ...

§ 4-2. Etter vedlikehold skal motorprøving ut over tomgang kun finne sted i spesielt avsatt anlegg (rusegrop) i henhold til egen ...

§ 4-3. Ved opphold på oppstillingsplass med bakkestrøm og air-conditioning tillates ikke hjelpemotorer (APU) brukt utover 5 minutter ...

Kapittel 5. Operative bestemmelser

A. Fremgangsmåter ved utflyging

§ 5-1. Alle luftfartøy som flyr i henhold til instrumentflygeregulene (IFR) skal følge de utflygingsprosedyrer som er beskrevet i AIP ...

§ 5-2. Støykritisk flygehøyde for jetfly som ved støysertifisering overskrider 88 EPNdB ved avgang er 5000 ft AMSL. For jetfly med ...

§ 5-3. Når vær- og trafikkforhold tillater det i perioden 2300-0630, skal utflygingsprosedyrene som beskrevet i AIP Norge, Del ...

§ 5-4. Alle luftfartøy over 5700 kg MTOM skal etter avgang stige til minst 3700 ft AMSL med de hastigheter, bruk av motorkraft og ...

B. Fremgangsmåter ved innflyging

§ 5-5. Alle luftfartøy over 5700 kg MTOM som utfører flyging etter instrumentflygeregulene (IFR) skal være etablert på forlenget ...

§ 5-6. Alle luftfartøy over 5700 kg som foretar visuell innflyging, skal følge en innflygingsvinkel fra minimum 2500 ft AMSL som vil ...

§ 5-7. I perioden 2300-0630 skal alle flyginger være etablert på forlenget senterlinje senest 10,8 NM (20 km) før terskel.

C. Fremgangsmåter ved VFR-flyginger og skoleflyginger

§ 5-8. Luftfartøy under 5700 kg MTOM som foretar inn- og utflyging i henhold til visuelle flygeregler (VFR) skal følge prosedyrer som er ...

§ 5-9. Skoleflyging i form av landingstrening er ikke tillatt, med unntak av Forsvarets stedlige trenings- og prøveflygingsbehov samt ...

Kapittel 6. Unntak, kontroll

§ 6-1. Luftfartstilsynett kan, når særlig tungtveiende grunner tilsier det, gi dispensasjon fra bestemmelser i denne forskriften.

§ 6-2. Avinor AS v/lufttrafikkjenesten kan fravike fra bestemmelsene i kapitlene 2 til 5 i denne forskrift dersom sikkerhet eller ...

§ 6-3. Avinor AS, eller den de bemyndiger, skal utøve støy- og traséovervåking etter spesifikasjoner gitt av Samferdselsdepartementet.

§ 6-4. Registrerte avvik fra bestemmelsene skal rapporteres rutinemessig til Luftfartstilsynet. Alvorlige overtredelser skal ...

Kapittel 7. Ikrafttredden

§ 7-1. Denne forskrift trer i kraft 8. oktober 1998.

Forskrift om inn- og utflygingstraséer for Oslo lufthavn, Gardermoen, Akershus.

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 16. desember 1997 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 9-1 og § 6-2, jf. § 15-4 og § 17-7. Endret 17 des 2002 nr. 1767.

Kapittel 1. Gyldighetsområde

§ 1-1. Denne forskrift gjelder for all virksomhet med luftfartøy ved Oslo Lufthavn Gardermoen. Formålet er å regulere flyvirksomheten ved lufthavnen slik at støyulemper minimaliseres samtidig som flyoperative hensyn ivaretas.

Kapittel 2. Åpningstid (Alle tidsangivelser er lokal tid)

§ 2-1. Oslo Lufthavn Gardermoen er åpen hele døgnet. Operasjoner med jettfly som ikke tilfredsstillers støykravet etter ICAO Annex 16 kapittel 3, er bare tillatt i perioden 0800-1600.

Mellom kl 2400 og 0600 skal maksimum støynivå ikke overstige 78 dBA L_{Amaks} utenfor støysone II (i følge støysonekart beregnet juni 1995). I perioden tillates ingen bevegelser av fly som ved støysertifisering overskrider 88 EPNdB ved avgang. I en overgangsperiode på to år fra ikrafttreden kan det i særskilte tilfelle dispenseres fra denne bestemmelse.

Begrensningene i annet ledd gjelder ikke forsinkede passasjerfly, som gis adgang til å lande og ta av senere enn tidtabell. Begrensningen gjelder heller ikke fly som skal til teknisk overhaling eller vedlikehold.

§ 2-2. Ambulanseflyging og flyging i forbindelse med ettersøkings-, brannslukkings- eller redningsaksjoner tillates til enhver tid, uavhengig av bestemmelsene i § 2-1.

§ 2-3. Uavhengig av bestemmelsene i § 2-1 er landing til enhver tid tillatt når fartøysjefen etter en sikkerhetsmessig vurdering finner det uforsvarlig å fly til en annen landingsplass. Fartøysjefen skal skriftlig rapportere til Luftfartsverket om årsaken til slike landinger.

§ 2-4. Oslo Lufthavn Gardermoen kan benyttes som alternativ landingsplass hele døgnet.

Kapittel 3. Bruk av rullebaner

§ 3-1. Bane 01R og 19R skal hovedsakelig benyttes til landing, og bane 01L og 19L til avgang. Dette hovedprinsipp kan, når det kapasitetsmessig er behov for det, fravikes ved avgang/landing av fortrinnsvis støysvake luftfartøy (luftfartøy som ved støysertifisering oppfyller støynivå lik eller lavere enn 85 EPNdB ved avgang).

§ 3-2. Avgang på bane 19R tillates for trafikk som starter sin utflyging på utflygingsruter (SIDs) som svinger vestover etter avgang og fortsetter vestover eller nordvestover, når trafikksituasjonen tilsier det, og uavhengig av destinasjon når det er nødvendig av hensyn til fartøyets vekt, friksjonsforhold på banen eller andre operative forhold.

§ 3-3. Så langt vær- og trafikkforholdene tillater det, skal trafikk i perioden 2300-0630 lande på bane 19R og ta av på bane 01L.

Kapittel 4. Motorbruk

§ 4-1. Flymotorer skal i perioden 2300-0630 ikke reverseres ut over « idle reverse » etter landing, med mindre det er nødvendig av sikkerhetsmessige årsaker.

§ 4-2. Etter vedlikehold skal motorprøving ut over tomgang kun finne sted i spesielt avsatt anlegg (rusegrop) i henhold til egen instruks gitt av Luftfartsverket.

§ 4-3. Ved opphold på oppstillingsplass med bakkestrøm og air-conditioning tillates ikke hjelpemotorer (APU) brukt utover 5 minutter etter ankomst, eller utover 5 minutter før avgang til/fra oppstillingsplass.

Kapittel 5. Operative bestemmelser

A. Fremgangsmåter ved utflyging

§ 5-1. Alle luftfartøy som flyr i henhold til instrumentflygereglene (IFR) skal følge de utflygingsprosedyrer som er beskrevet i AIP Norge Del AD/Gardermoen. Alle luftfartøy over 5700 kg MTOM skal følge ovennevnte utflygingsprosedyrer inntil støykritisk flygehøyde oppnås. Så langt hensynet til effektiv trafikkavvikling tilsier det skal utflygingsprosedyrene følges også utover støykritisk flygehøyde.

§ 5-2. Støykritisk flygehøyde for jetfly som ved støysertifisering overskrider 88 EPNdB ved avgang er 5000 ft AMSL. For jetfly med lavere støysertifiseringskriteria er støykritisk flygehøyde 4000 ft AMSL. Over støykritisk flygehøyde kan plantraséene fravikes. Når kapasiteten tillater det, skal 5000 ft AMSL benyttes for alle jetfly.

Støykritisk flygehøyde for helikopter og propellfly over 5700 kg MTOM er 1700 ft AMSL. Over støykritisk flygehøyde kan plantraséene fravikes.

For helikopter og propellfly under 5700 kg MTOM gjelder ingen støykritisk flygehøyde.

§ 5-3. Når vær- og trafikkforhold tillater det i perioden 2300-0630, skal utflygingsprosedyrene som beskrevet i AIP Norge, Del AD/Gardermoen, følges inntil støykritisk flygehøyde oppnås. Støykritisk flygehøyde i denne perioden er 7000 ft AMSL for jetfly, for alle andre luftfartøyer 3000 ft AMSL.

§ 5-4. Alle luftfartøy over 5700 kg MTOM skal etter avgang stige til minst 3700 ft AMSL med de hastigheter, bruk av motorkraft og vingeklaffer som er fastsatt som standard for vedkommende luftfartøy i støyømfintlige områder (jfr ICAO Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (PANS-OPS Doc8168), Vol I - Flight Procedures).

B. Fremgangsmåter ved innflyging

§ 5-5. Alle luftfartøy over 5700 kg MTOM som utfører flyging etter instrumentflygereglene (IFR) skal være etablert på forlenget senterlinje i minimum 2500 ft AMSL før videre nedstigning til landing påbegynnes.

§ 5-6. Alle luftfartøy over 5700 kg som foretar visuell innflyging, skal følge en innflygingsvinkel fra minimum 2500 ft AMSL som vil sikre at det ikke på noe tidspunkt vil komme lavere enn om ILS-glidebane hadde vært fulgt. Alle luftfartøy som ikke tilfredsstiller støysertifiseringskriteriene i § 3-1, skal være etablert på forlenget senterlinje senest 7,6 NM (14 km) før terskel i sør, eller senest 7 NM (13 km) før terskel i nord.

§ 5-7. I perioden 2300-0630 skal alle flyginger være etablert på forlenget senterlinje senest 10,8 NM (20 km) før terskel.

C. Fremgangsmåter ved VFR-flyginger og skoleflyginger

§ 5-8. Luftfartøy under 5700 kg MTOM som foretar inn- og utflyging i henhold til visuelle flygeregler (VFR) skal følge prosedyrer som er beskrevet i AIP/Norge Del AD/Gardermoen.

§ 5-9. Skoleflyging i form av landingstrening er ikke tillatt, med unntak av Forsvarets stedlige trenings- og prøveflygingsbehov samt instrumenttrening etter forhåndsavtale med stedlig lufttrafikkjeneste.

Kapittel 6. Unntak, kontroll

§ 6-1. Luftfartstilsynet kan, når særlig tungtveiende grunner tilsier det, gi dispensasjon fra bestemmelser i denne forskriften.

0 Endret ved forskrift 17 des 2002 nr. 1767.

§ 6-2. Avinor AS v/lufttrafikkjenesten kan fravike fra bestemmelsene i kapitlene 2 til 5 i denne forskrift dersom sikkerhet eller hensyn til trafikkavviklingen krever det.

Fartøysjefen kan fravike de samme bestemmelsene dersom sikkerheten krever det. Nødvendige flygninger for kontroll av navigasjons- og kommunikasjonssystemene unntas fra forskriftenes bestemmelse i kapitlene 2 til 5. I tillegg kan reglene i kapittel 2 fravikes ved Forsvarets flygninger, såvel med militært registrerte luftfartøy som sivilt registrerte luftfartøy på oppdrag for forsvaret.

Forsvarets jagerflyoperasjoner kan utføres ved hovedflyplassen i henhold til fastlagte retningslinjer.

Militært registrerte luftfartøyer kan benytte særskilte inn- og utflygingsprosedyrer ved hjelp av navigasjonshjelpemidlet TACAN.

0 Endret ved forskrift 17 des 2002 nr. 1767.

§ 6-3. Avinor AS, eller den de bemyndiger, skal utøve støy- og traséovervåking etter spesifikasjoner gitt av Samferdselsdepartementet. Alle flybevegelser skal kartlegges og dokumentasjonen skal oppbevares i minimum 30 dager.

0 Endret ved forskrift 17 des 2002 nr. 1767.

§ 6-4. Registrerte avvik fra bestemmelsene skal rapporteres rutinemessig til Luftfartstilsynet. Alvorlige overtredelser skal rapporteres uten opphold.

0 Endret ved forskrift 17 des 2002 nr. 1767.

Kapittel 7. Ikrafttreden

§ 7-1. Denne forskrift trer i kraft 8. oktober 1998.