

# AVTALE

## (Letter of Agreement)

VEDRØRENDE

**HELIKOPTEROPERASJONER PÅ  
TAXIWAY YANKEE SOUTH (TWY-Y SOUTH)  
OG  
TAXIWAY BRAVO EAST (TWY-B EAST)**  
ved Sandefjord Lufthavn, Torp (ENTO)

MELLOM

Tjenesteleverandørene:	
SANDEFJORD LUFTHAVN AS	AVINOR TORP KONTROLLTÅRN
Gisle Skansen Lufthavnsjef ENTO	Svein Helge Eliassen Sjeflygeleder

OG

Luffartsforetaket :
EUROPEAN HELICOPTER CENTER
Atle Solum Direktør

**Versjon 2.0**

**14. november 2013**

## Versjonshistorie:

Versjon	Dato	Referanser	Beskrivelse
1.0	2012-07-09		Første offisielle versjon
2.0	2013-11-14	Kapittel 1	Generelle bestemmelser inkludert i AIP Norge, innhold erstattet med referanse.
		2.5.1.1	Beskrivelse vedrørende bruk av flyttbare markeringslys på YANKEE SOUTH er inkludert.
		2.5.2.2, Vedlegg A.2	Narrow Autorotation Pattern for YANKEE 36 SOUTH skal heretter flys sør av Storgata. Ny Pattern beskrevet i vedlegg A.2.
		2.5.2.4, Vedlegg B.1, Vedlegg B.2	Høyde i Extended Night Pattern er endret fra 1000FT til 1500FT.
		Vedlegg C	Vedlegg C fjernet. Referanser til Lokalt Regelverk for Torp kontrolltårn erstatter tidligere referanse til Vedlegg C.

## Innholdsfortegnelse

0.	AVTALENS GYLDIGHET .....	4
1.	GENERELLE BESTEMMELSER .....	5
2.	SÆRBESTEMMELSER .....	5
2.1	STØY .....	5
2.2	TILGJENGELIGHET .....	5
2.3	BRANN- OG REDNINGSTJENESTE .....	5
2.4	SOLO-FLYGINGER .....	5
2.5	OPERASJONER YANKEE SOUTH .....	6
2.5.1	Bakkeoperasjoner .....	6
2.5.2	Landingsrunder .....	7
2.6	OPERASJONER BRAVO EAST .....	9
2.6.1	Bakkeoperasjoner .....	9
2.6.2	Landingsrunder .....	10
	VEDLEGG A: AUTOROTATION PATTERNS .....	12
A.1	Narrow/Wide Autorotation Patterns YANKEE 18 SOUTH .....	13
A.2	Narrow/Wide Autorotation Patterns YANKEE 36 SOUTH .....	14
A.3	Wide Autorotation Pattern BRAVO 18 EAST .....	15
A.4	Wide Autorotation Pattern BRAVO 36 EAST .....	16
	VEDLEGG B: EXTENDED NIGHT PATTERNS .....	17
B.1	Extended night pattern YANKEE 18 SOUTH .....	17
B.2	Extended night pattern YANKEE 36 SOUTH .....	18

## **0. AVTALENS GYLDIGHET**

Avtalen er inngått mellom følgende parter:

### **TJENESTELEVERANDØRENE**

- Sandefjord Lufthavn (SLH)
- Avinor, Lufttrafikkjenesten Torp kontrolltårn (TWR)

OG

### **LUFTFARTSFORETAKET**

- European Helicopter Center (EHC)

Avtalen gjelder fra 2013-11-14.

Avtalen kan sies opp med minimum 3 måneders varsel – med mindre partene er enige om en kortere frist, eller med mindre flysikkerhetsmessige forhold eller pålegg fra Luftfartstilsynet tilsier at avtalen må sies opp med kortere frist.

## **1. GENERELLE BESTEMMELSER**

Generelle bestemmelser for treningsoperasjoner med helikopter på TWY-B og TWY-Y ved Sandefjord lufthavn Torp, er beskrevet i AIP Norge, AD 2 ENTO.

Særbestemmelser for treningsoperasjoner med helikopter på TWY-B og TWY-Y ved Sandefjord lufthavn Torp, fremkommer i kapittel 2.

## **2. SÆRBESTEMMELSER**

### **2.1 STØY**

Beskrevne landingsrunder skal utføres ved å stige uavbrutt til 1000 fot AMSL. Downwind Holding skal utføres i 1000 fot AMSL. Dersom værforholdene er til hinder for dette, tillates normalt ikke landingsrunder på YANKEE SOUTH og BRAVO EAST. I enkelttilfeller kan SLH godkjenne at dette fravikes. En slik flyging vil uansett være gjenstand for restriksjoner pålagt av LTT slik trafikk- og vær-situasjonen krever.

De beskrevne prosedyrene vil kunne bli gjenstand for senere endringer eller begrensninger av støyhensyn.

### **2.2 TILGJENGELIGHET**

Dersom vedlikehold eller annen nødvendig aktivitet vil føre til redusert tilgjengelighet på YANKEE SOUTH og BRAVO EAST, skal SLH informere EHC i så god tid som praktisk mulig.

Med hensyn til brøyting vil prioritet av områdene Y SOUTH og BRAVO EAST til enhver tid være bestemt av gjeldende vintervedlikeholdsplan.

### **2.3 BRANN- OG REDNINGSTJENESTE**

Brann og redningstjeneste på Sandefjord Lufthavn er normalt begrenset til selve flyplassområdet (begrenset av flyplassgjerdet), samt en korridor i 1000m lengde fra rullebanen i hver av innflygingssektorene.

Ved operasjoner på TWY-B EAST vil inn- og utflygingssektoren på nordsiden av TWY-B (på jordet øst av TWY-Y) ligge utenfor flyplassområdet, og det finnes ingen opparbeidede veier inn til dette området.

Inn- og utflygingssektoren på østsiden av TWY-B ligger også utenfor flyplassområdet, men i denne sektoren finnes et gammelt taksebanesystem som gjør at fremkommeligheten er brukbar.

### **2.4 SOLO-FLYGINGER**

Dersom en helikopterflyging skal utføres av en elev uten instruktør om bord, skal aktuell flyging alltid informere Torp TWR om dette forholdet.

Dette gjelder både når flygingen i sin helhet gjennomføres som en solo-flyging, samt i tilfeller hvor kun deler av flygingen gjennomføres uten instruktør (f.eks. begrenset til én eller flere landingsrunder på YANKEE SOUTH, og hvor instruktøren overvåker flygingen fra bakken på internvei ved YANKEE SOUTH).

Fraseologi som skal benyttes er beskrevet i Lokalt regelverk for Torp kontrolltårn.

## **2.5 OPERASJONER YANKEE SOUTH**

### **2.5.1 Bakkeoperasjoner**

#### **2.5.1.1 Generelle opplysninger**

Nattoperasjoner på YANKEE SOUTH innebærer at EHC på egen hånd kan foreta utplassering av mobile markeringslys i henhold til følgende betingelser og prosedyrer:

- EHC er ansvarlig for anskaffelse og vedlikehold av mobile markeringslys.
- EHC har risikoen for eventuelle skader på mobile markeringslys (f.eks. forårsaket av annen autorisert ferdsel på TWY-Y SOUTH i perioden hvor lys er utplassert).
- Mobile markeringslys skal være av typen LIGHTMAN SUPER-LED (portable landing zone kit). Lysene er batteridrevet, har fast lysintensitet og har grønn farge.
- EHC medbringer mobile markeringslys ved nattoperasjoner på TWY-Y SOUTH, og plasserer disse på angitt område i.f.m. første landing. Maksimalt 6 markeringslys kan benyttes og disse skal plasseres parvis på hver side av TWY minimum 300 m syd av Deice-plattform.
- EHC henter inn og medbringer mobile markeringslys ved siste avgang fra TWY-Y SOUTH i.f.m. nattoperasjoner.
- Det forutsettes at det alltid skal være én pilot i helikopteret ved utsetting/innhenting av markeringslys – slik at toveis radiokommunikasjon til enhver tid opprettholdes.

#### **2.5.1.2 Free Speed operations**

Ved behov for lufttakseoperasjoner med helikopter som overstiger begrensning i generelle bestemmelser for lufttaksing (max 20 KT), skal aktuell flyging fremsette en forespørsel til Torp TWR om «Free Speed» operasjoner på YANKEE SOUTH.

«Free Speed» operasjoner på YANKEE SOUTH er ikke tillatt når flyginger med MTOM over 7000 KG benytter rullebanen. Eksempelvis vil en pågående «Free Speed» operasjon avbrytes før landingsklarering for en Widerøe-flyging på RWY gis av Torp TWR.

Fraseologi som skal benyttes er beskrevet i Lokalt regelverk for Torp kontrolltårn.

#### **2.5.1.3 Slope operations**

Ved behov for operasjoner med helikopter over terreng, skal aktuell flyging fremsette en forespørsel til Torp TWR om «Slope» operasjoner på YANKEE SOUTH.

«Slope» operasjoner på YANKEE SOUTH skal gjennomføres på vestsiden av TWY-Y (mot RWY), og skal utføres innenfor en maksimal avstand på 50 M fra kanten på taksebanen.

«Slope» operasjoner på YANKEE SOUTH skal alltid gjennomføres på nordsiden av glidebaneantenne for ILS RWY 36 uavhengig av hvilken RWY som i øyeblikket benyttes.

Dette for å unngå forstyrrelser til glidebanesignalene som benyttes av flyginger under innflyging eller som overvåkes av monitoreringssystemer på bakken.

Fraseologi som skal benyttes er beskrevet i Lokalt regelverk for Torp kontrolltårn.

## **2.5.2 Landingsrunder**

### **2.5.2.1 Generelt**

Det er ikke tillatt med samtidige uavhengige operasjoner på YANKEE SOUTH og RWY, samt på YANKEE SOUTH og BRAVO EAST under Special VFR forhold. Det må generelt påregnes lengre forsinkelser på bakken under Special VFR forhold.

### **2.5.2.2 Narrow (180°) Autorotation Pattern**

Ved behov for trening på autorotasjon fra downwind leg (via «Narrow autorotation pattern») til aktuell landingsretning på YANKEE SOUTH, skal aktuell flyging be om tillatelse til dette fra Torp TWR i.f.m. innhenting av avgangsklarering fra YANKEE SOUTH.

Beskrivelse av «Narrow autorotation pattern» for YANKEE 18 SOUTH er angitt i Vedlegg A.1.

Beskrivelse av «Narrow autorotation pattern» for YANKEE 36 SOUTH er angitt i Vedlegg A.2.

Ved instruksjon fra Torp TWR om å vente på downwind for YANKEE 18 SOUTH eller YANKEE 36 SOUTH, skal holding pattern alltid utføres på østsiden av downwind leg.

«Narrow autorotation pattern» fra YANKEE 18 SOUTH og YANKEE 36 SOUTH vil ikke tillates når det er sannsynlig at helikopteret må holde på downwind p.g.a. flyginger med MTOM over 7000 KG som vil benytte RWY. Downwind for «Narrow autorotation pattern» er m.a.o. ikke separert fra denne typen flyginger på RWY.

En «Narrow autorotation pattern» fra YANKEE 36 SOUTH vil ikke tillates når det er samtidig flyging i landingsrunden for BRAVO 36 EAST.

Dersom aktuell flyging ønsker å overfly DEICE plattformen og TWY-Y i.f.m. utflyging fra YANKEE 36 SOUTH til «Narrow autorotation pattern», skal tillatelse til dette innhentes fra Torp TWR i.f.m. innhenting av avgangsklarering fra YANKEE SOUTH.

Ved avbrutt innflyging (missed approach) gjelder de samme begrensningene som angitt for normale landingsrunder til YANKEE SOUTH og BRAVO EAST som angitt i AIP AD 2 ENTO 2-23:

Landingsrunder på BRAVO EAST og YANKEE SOUTH – inklusive avbrutte innflyginger – skal alltid utføres på østsiden av flyplassen og skal dessuten utføres innenfor følgende geografiske ytterbegrensninger:

**BRAVO EAST:**

- Mot vest: på østsiden av linje 50 M øst av TWY Y med forlengelse i nordlig retning.
- Mot syd: på nordsiden av linje 50 M nord av internvei Storgaten med forlengelse i østlig retning

**YANKEE SOUTH:**

- Mot vest: på østsiden av linje langs vestre kant av TWY Y med forlengelse i sydlig retning

- Mot nord: på østsiden av DEICE-plattform, samt på sydsiden av linje 50 M syd av internvei Storgaten med forlengelse i østlig retning

Avbrutte innflyginger for «Narrow autorotation patterns» skal utføres som følger:

*«Inform Torp TWR about execution of missed approach.*

*Unless otherwise instructed by Torp TWR, climb to 1000 FT and follow the pattern for the autorotation pattern currently being flown until passing the landing area. Then join a standard traffic circuit as defined in AIP Norway AD 2 ENTO 6 – 5.»*

Fraseologi som skal benyttes er beskrevet i Lokalt regelverk for Torp kontrolltårn.

### 2.5.2.3 Wide (90°) Autorotasjon Pattern

Ved behov for trening på autorotasjon fra base leg (via «Wide autorotation pattern») til aktuell landingsretning på YANKEE SOUTH, skal aktuell flyging be om tillatelse til dette fra Torp TWR i.f.m. innhenting av avgangsklarering fra YANKEE SOUTH.

Beskrivelse av «Wide autorotation pattern» for YANKEE 18 SOUTH er angitt i Vedlegg A.1.

Beskrivelse av «Wide autorotation pattern» for YANKEE 36 SOUTH er angitt i Vedlegg A.2.

Ved instruksjon fra Torp TWR om å vente på downwind for YANKEE 18 SOUTH eller YANKEE 36 SOUTH, skal holding pattern alltid utføres på østsiden av downwind leg.

Ved avbrutt innflyging (missed approach) gjelder de samme begrensningene som angitt for normale landingsrunder til YANKEE SOUTH og BRAVO EAST som angitt i AIP AD 2 ENTO 2-23:

Landingsrunder på BRAVO EAST og YANKEE SOUTH – inklusive avbrutte innflyginger – skal alltid utføres på østsiden av flyplassen og skal dessuten utføres innenfor følgende geografiske ytterbegrensninger:

BRAVO EAST:

- Mot vest: på østsiden av linje 50 M øst av TWY Y med forlengelse i nordlig retning.
- Mot syd: på nordsiden av linje 50 M nord av internvei Storgaten med forlengelse i østlig retning

YANKEE SOUTH:

- Mot vest: på østsiden av linje langs vestre kant av TWY Y med forlengelse i sydlig retning
- Mot nord: på østsiden av DEICE-plattform, samt på sydsiden av linje 50 M syd av internvei Storgaten med forlengelse i østlig retning

Avbrutte innflyginger for «Wide autorotation patterns» skal utføres som følger:

*«Inform Torp TWR about execution of missed approach.*

*Unless otherwise instructed by Torp TWR, climb to 1000 FT and follow the pattern for the autorotation pattern currently being flown until passing the landing area. Then join a standard traffic circuit as defined in AIP Norway AD 2 ENTO 6 – 5.»*

Fraseologi som skal benyttes er beskrevet i Lokalt regelverk for Torp kontrolltårn.

### 2.5.2.4 Extended Night Pattern

Ved operasjoner i nattperioden vil det normalt være behov for å fly utvidede landingsrunder. I slike tilfeller skal aktuell flyging be om tillatelse til dette fra Torp TWR i.f.m. innhenting av avgangsklarering fra YANKEE SOUTH.



«Extended night patterns» innebærer en lateral utvidelse av aktuelle landingsrunder, samt at høyde i landingsrunden er satt til 1500 FT. Denne høyden overstiger den generelle maksimalhøyden for helikoptre innenfor en radius på 5 NM fra flyplassen, men skal benyttes for å redusere støy i nærområdet.

Beskrivelse av «Extended night pattern» for YANKEE 18 SOUTH er angitt i Vedlegg B.1.

Beskrivelse av «Extended night pattern» for YANKEE 36 SOUTH er angitt i Vedlegg B.2.

Ved instruksjon fra Torp TWR om å vente på downwind for YANKEE 18 SOUTH eller YANKEE 36 SOUTH, skal holding pattern alltid utføres på østsiden av downwind leg.

Ved avbrutt innflyging (missed approach) gjelder de samme begrensningene som angitt for normale landingsrunder til YANKEE SOUTH og BRAVO EAST som angitt i AIP AD 2 ENTO 2-23:

Landingsrunder på BRAVO EAST og YANKEE SOUTH – inklusive avbrutte innflyginger – skal alltid utføres på østsiden av flyplassen og skal dessuten utføres innenfor følgende geografiske ytterbegrensninger:

BRAVO EAST:

- Mot vest: på østsiden av linje 50 M øst av TWY Y med forlengelse i nordlig retning.
- Mot syd: på nordsiden av linje 50 M nord av internvei Storgaten med forlengelse i østlig retning

YANKEE SOUTH:

- Mot vest: på østsiden av linje langs vestre kant av TWY Y med forlengelse i sydlig retning
- Mot nord: på østsiden av DEICE-plattform, samt på sydsiden av linje 50 M syd av internvei Storgaten med forlengelse i østlig retning

Avbrutte innflyginger for «Extended night patterns» skal utføres som følger:

*«Inform Torp TWR about execution of missed approach.*

*Unless otherwise instructed by Torp TWR, climb to 1000 FT and follow the pattern for the extended night pattern for YANKEE 18/36 SOUTH until passing the landing area. Then join a new extended night pattern for YANKEE 18/36 SOUTH. »*

Fraseologi som skal benyttes er beskrevet i Lokalt regelverk for Torp kontrolltårn.

## 2.6 OPERASJONER BRAVO EAST

### 2.6.1 Bakkeoperasjoner

#### 2.6.1.1 Generelle opplysninger

Det finnes taksebanelys både for TWY-B (grønne senterlinjelys), samt for rusegropa (blå kantlys).

Taksebanelys kan aktiviseres ved å sende tekstmelding 'PÅ 1234' til telefonnummer 94802879.

Dersom taksebanelys har blitt aktivisert i.f.m. operasjoner på BRAVO EAST, skal disse deaktiviseres etter fullført operasjon ved å sende 'AV 1234' til samme nummer (94802879).

**Merknad:** Lys-styring på TWY-B er under evaluering. Dagens måte å styre lysene på kan bli endret i sammenheng med øvrige utbedringer i området.

### 2.6.1.2 Free Speed operations

“Free speed” operasjoner på BRAVO EAST er ikke tillatt.

## 2.6.2 Landingsrunder

### 2.6.2.1 Generelt

Det er ikke tillatt med samtidige uavhengige operasjoner på YANKEE SOUTH og RWY, samt på YANKEE SOUTH og BRAVO EAST under Special VFR forhold . Det må derfor påregnes lengre forsinkelser på bakken i perioder hvor det finnes annen trafikk innenfor Torp CTR.

### 2.6.2.2 Narrow (180°) Autorotation Pattern

Det er foreløpig ikke etablert noen «Narrow autorotation patterns» på BRAVO EAST.

### 2.6.2.3 Wide (90°) Autorotation Pattern

Ved behov for trening på autorotasjon fra base leg (via «Wide autorotation pattern») til aktuell landingsretning på BRAVO EAST, skal aktuell flyging be om tillatelse til dette fra Torp TWR i.f.m. innhenting av avgangsklarering fra BRAVO EAST.

Beskrivelse av «Wide autorotation pattern» for BRAVO 18 EAST er angitt i Vedlegg A.3

Beskrivelse av «Wide autorotation pattern» for BRAVO 36 EAST er angitt i Vedlegg A.4.

Ved instruksjon fra Torp TWR om å vente på downwind for BRAVO 18 EAST eller BRAVO 36 EAST, skal holding pattern alltid utføres på østsiden av downwind leg.

Ved avbrutt innflyging (missed approach) gjelder de samme begrensningene som angitt for normale landingsrunder til YANKEE SOUTH og BRAVO EAST som angitt i AIP AD 2 ENTO 2-23:

Landingsrunder på BRAVO EAST og YANKEE SOUTH – inklusive avbrutte innflyginger – skal alltid utføres på østsiden av flyplassen og skal dessuten utføres innenfor følgende geografiske ytterbegrensninger:

BRAVO EAST:

- Mot vest: på østsiden av linje 50 M øst av TWY Y med forlengelse i nordlig retning.
- Mot syd: på nordsiden av linje 50 M nord av internvei Storgaten med forlengelse i østlig retning

YANKEE SOUTH:

- Mot vest: på østsiden av linje langs vestre kant av TWY Y med forlengelse i sydlig retning
- Mot nord: på østsiden av DEICE-plattform, samt på sydsiden av linje 50 M syd av internvei Storgaten med forlengelse i østlig retning

Avbrutte innflyginger for «Wide autorotation patterns» skal utføres som følger:

*«Inform Torp TWR about execution of missed approach.*

*Unless otherwise instructed by Torp TWR, climb to 1000 FT and follow the pattern currently being flown until passing the landing area. Then join a standard traffic circuit as defined in AIP Norway AD 2 ENTO 6 – 5.»*

Fraseologi som skal benyttes er beskrevet i Lokalt regelverk for Torp kontrolltårn.

#### 2.6.2.4 Extended Night Pattern

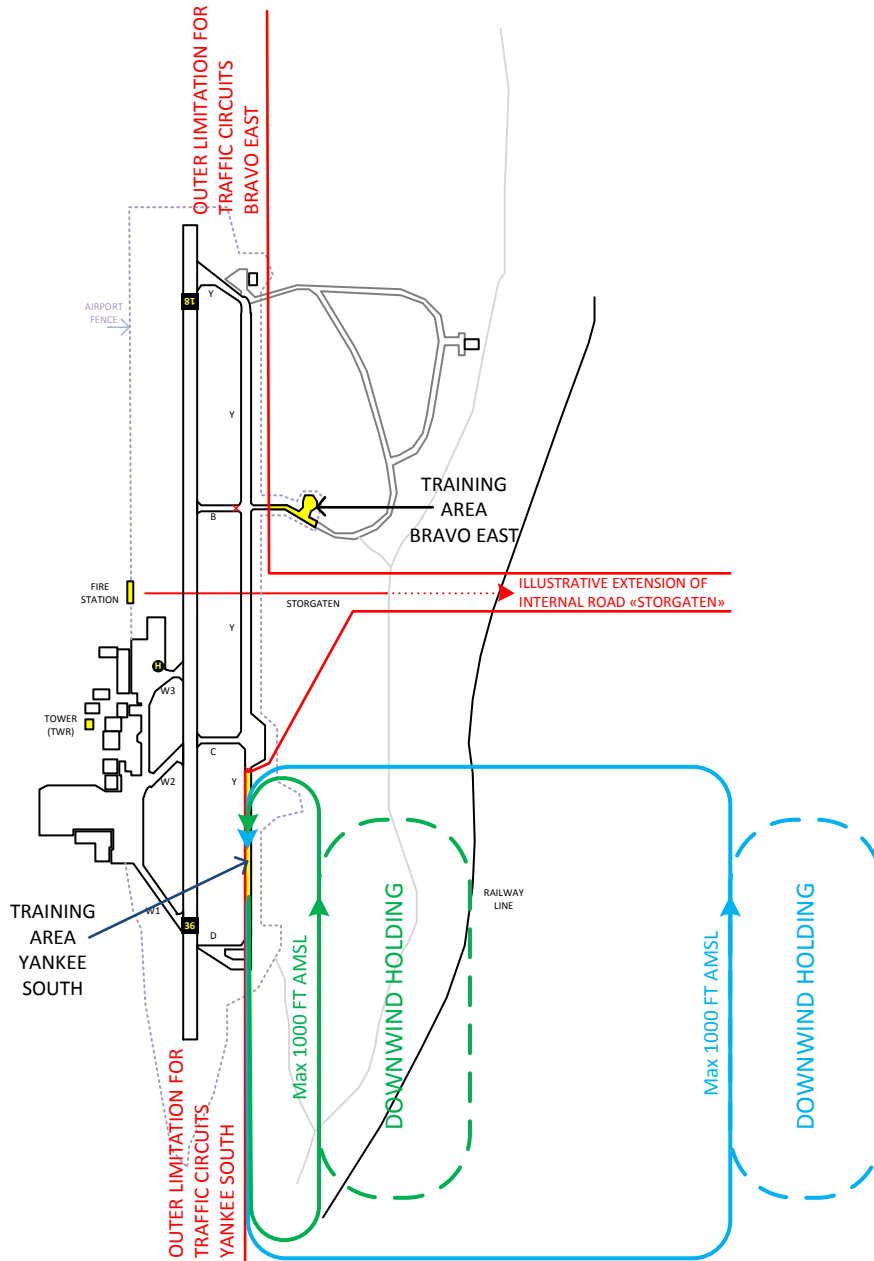
Det er foreløpig ikke etablert noen «Extended night patterns» på BRAVO EAST.

## VEDLEGG A: AUTOROTATION PATTERNS

## A.1 Narrow/Wide Autorotation Patterns YANKEE 18 SOUTH

### YANKEE 18 SOUTH AUTOROTATION PATTERNS

- Narrow (180°) autorotation pattern
- Wide (90°) autorotation pattern



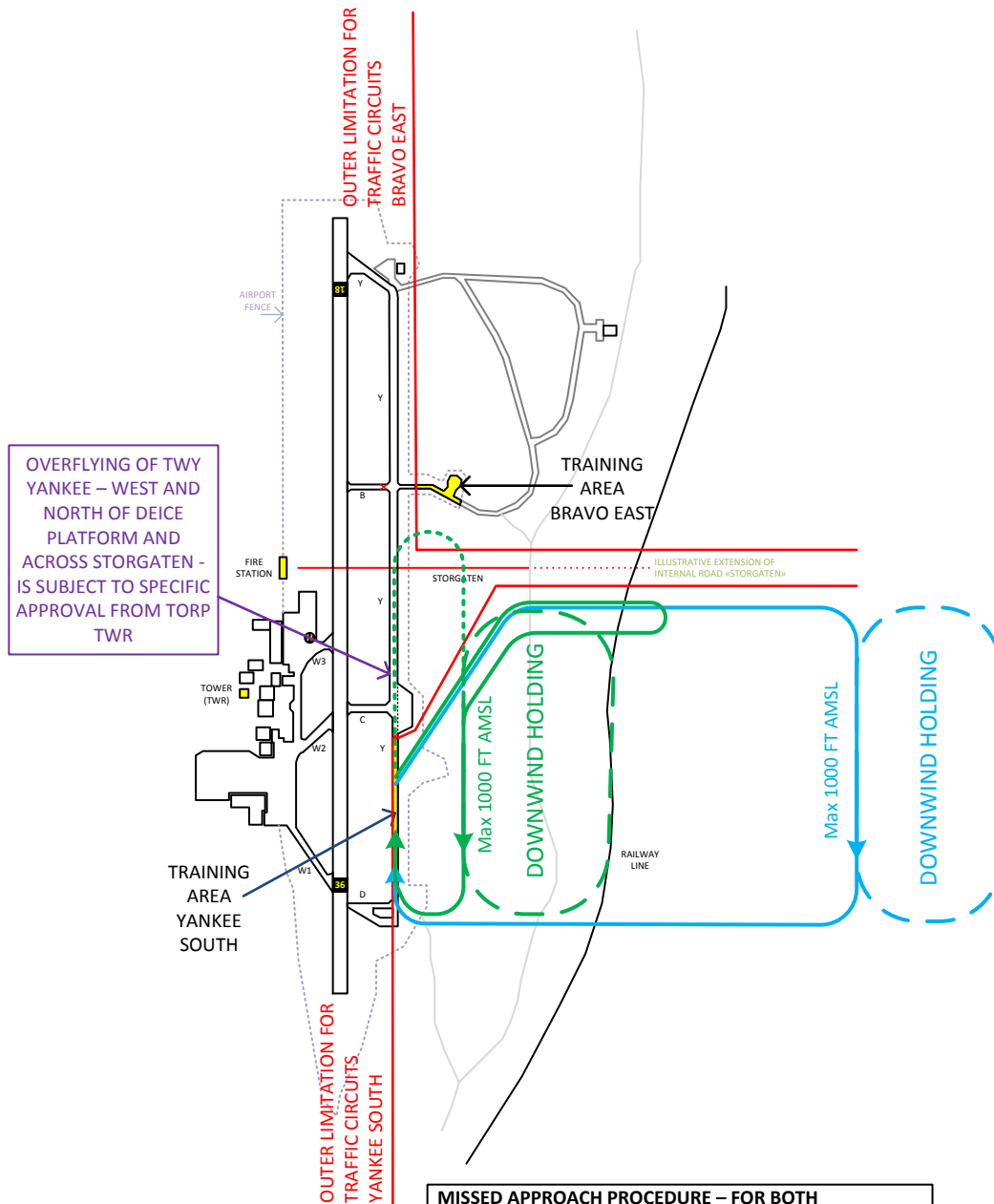
#### MISSED APPROACH PROCEDURE – FOR BOTH AUTOROTATION PATTERNS:

Inform Torp TWR about execution of missed approach. Unless otherwise instructed by Torp TWR, climb to 1000 FT and follow the pattern for the autorotation pattern currently being flown until passing the landing area. Then join a standard traffic circuit as defined in AIP Norway AD 2 ENTO 6 – 5.

## A.2 Narrow/Wide Autorotation Patterns YANKEE 36 SOUTH

### YANKEE 36 SOUTH AUTOROTATION PATTERNS

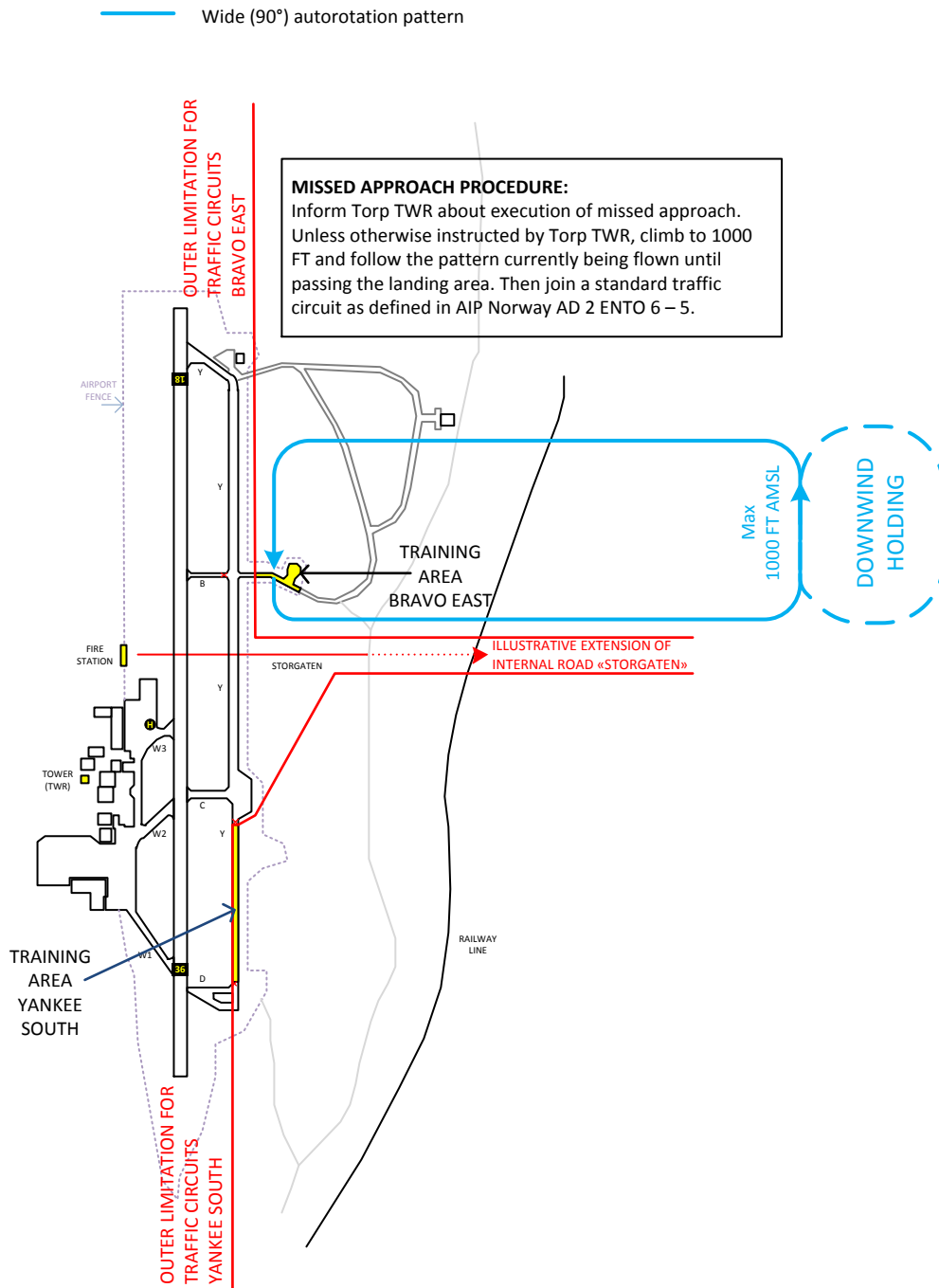
- Narrow (180°) autorotation pattern
- Wide (90°) autorotation pattern



**MISSED APPROACH PROCEDURE – FOR BOTH AUTOROTATION PATTERNS:**  
 Inform Torp TWR about execution of missed approach. Unless otherwise instructed by Torp TWR, climb to 1000 FT and follow the pattern for the autorotation pattern currently being flown until passing the landing area. Then join a standard traffic circuit as defined in AIP Norway AD 2 ENTO 6 – 5.

### A.3 Wide Autorotation Pattern BRAVO 18 EAST

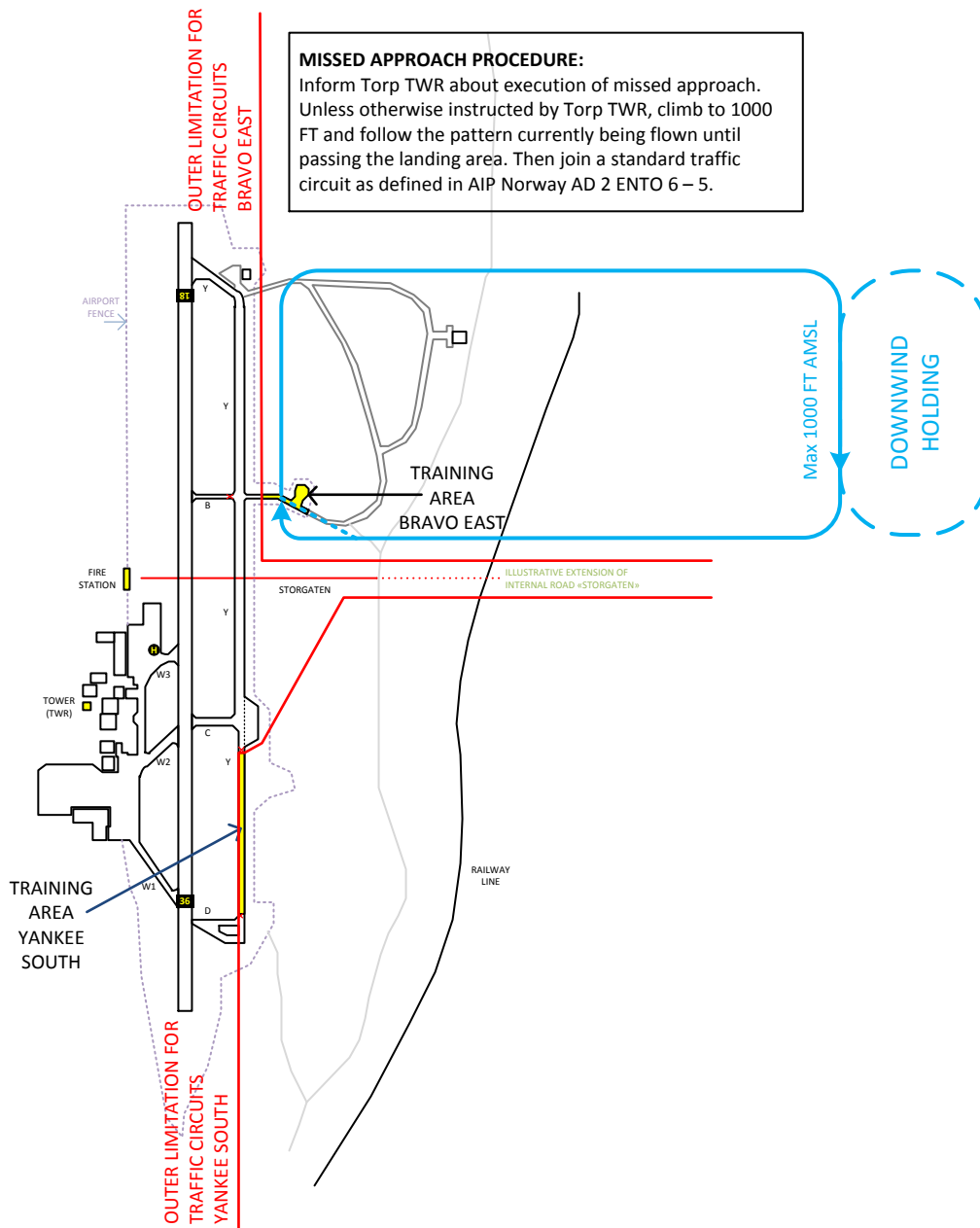
## BRAVO 18 EAST WIDE AUTOROTATION PATTERN



**A.4 Wide Autorotation Pattern BRAVO 36 EAST**

**BRAVO 36 EAST  
WIDE AUTOROTATION PATTERN**

— Wide (90°) autorotation pattern

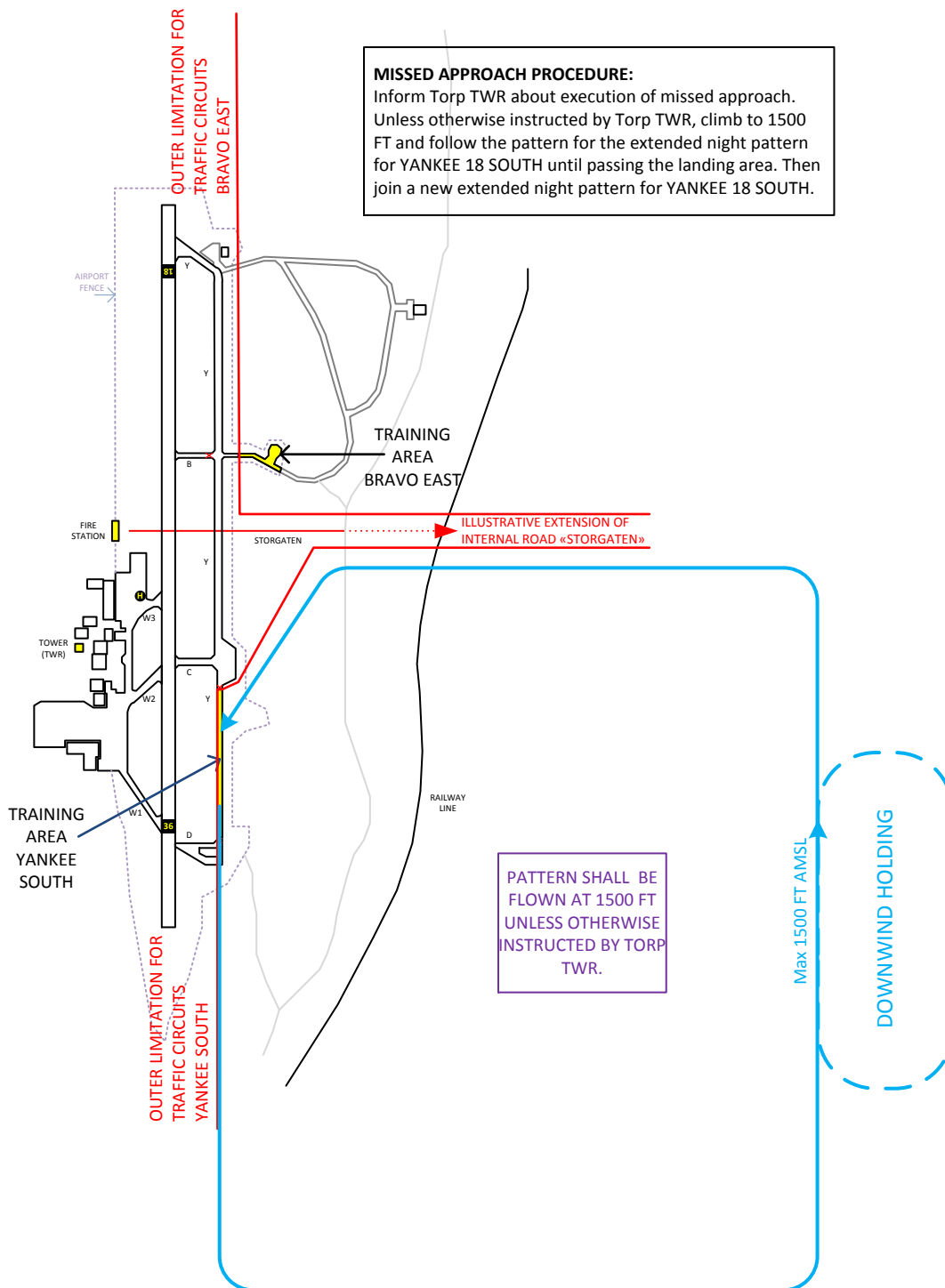




# VEDLEGG B: EXTENDED NIGHT PATTERNS

## B.1 Extended night pattern YANKEE 18 SOUTH

### YANKEE 18 SOUTH EXTENDED NIGHT PATTERN



## B.2 Extended night pattern YANKEE 36 SOUTH

### YANKEE 36 SOUTH EXTENDED NIGHT PATTERN

