



KJELLER FLYPLASS

DRIFTSHÅNDBOK FOR SIVIL BRUK

RMZ/TMZ innføres 01.05.24

REVISJONSOVERSIKT

3.0	01.05.24	Innføring av RMZ/TMZ og nye rapporteringspunkter	Chr. Falck		
2.6	17.11.23	Ny anbefalt høyde for innflyging, samt mindre justeringer	Chr. Falck		
2.5	14.10.23	Oppdatert konsesjonsvilkår og regler for landingsrunder samt mindre rettelser	Chr. Falck		
2.4	15.03.22	Oppdatert organisasjon, kommunikasjonsprosedyrer samt kartskisser	Chr. Falck		
2,3	23.06.21	Endring av kommunikasjonsprosedyrer Kjeller	Per Inge Evensen		
2.2	23.06.21	Opprettelse av Demarcated Area (DA) Alternative sikkerhetstiltak	Per Inge Evensen		
2.1	10.05.21	Oppdateringer av kart	Per Inge Evensen		
2.0	20.01. 20	Diverse justeringer etter LT`s tilsyn 03.04.	Per Inge Evensen		
1.9	22.08.14	Div. justeringer etter LT's tilsyn, inkl. oppdatert beredskapsplan	Chr. Falck		
1.8	22.11.13	Div. justeringer og lagt til noe om radiobruk i Oslo område	Chr. Falck		
1.7	18.04.13	Div. justeringer, operasjonelle retningslinjer og flymønster	Chr. Falck		
1.6	30.11.09	Endringer ihht BSL E 3-2, BSL E 4-1 og BSL E 4-2, m.fl.	S.K. Johnsen		
1.5	01.11.08		Per Evensen		
1.4	20.01.05	Endrede prosedyrer for ferdsel på flyplassområdet	Per Evensen		
1.3	01.05.04	Endrede operative prosedyrer ihht AIP og konsesjon	Per Evensen		
1.2	07.09.03	Utkast endrede operative prosedyrer, midlertidig konsesjon	Per Evensen		
1.1	15.08.02	Endringer etter kommentarer fra Luftfartstilsynet	M. Hasselknippe		
1.0	28.06.02	Første frigitte versjon	M. Hasselknippe		
0.4	25.06.02	Ytterligere endringer etter KAS-møte	M. Hasselknippe		
0.3	21.06.02	Endringer etter KAS-møte	Tor Nørstegård		
0.2	04.06.02	Diverse	Tor Nørstegård		
0.1	20.05.02	Første utkast	M. Hasselknippe		
Rev.	Dato	Spesifikasjon	Utarbeidet av	Sign. KAS	Sign. Flypl.sjef

INNHold

1	GENERELT	5
1.1	Hensikt og innledning.....	5
1.2	Informasjon	5
2	KONSESJON OG GODKJENNING	5
2.1	Konsesjonsvilkår	5
2.2	Godkjenning	6
2.3	Droner	6
3	OPERASJONELLE FORHOLD	6
3.1	Flyplassdata	6
3.2	Generelt	7
3.3	Ordens og sikkerhetsbestemmelser	7
3.4	Luftrom	8
3.5	Tårnet	8
3.6	Radiobruk.....	8
3.7	Beste praksis for fraseologi på Kjeller.....	9
3.8	Posisjonsmeldinger	9
3.9	Taksing.....	10
3.10	Avgang og utflyging.....	10
3.11	Innflyging og landing	10
3.12	Landingsrunder	11
3.13	Transit "Kjeller sone"	11
3.14	Airwork områder.....	11
3.15	Parkering av fly	11
3.16	Drivstoffanlegg	12
3.17	Avgifter	12
3.18	Stenging	12
4	DRIFT OG VEDLIKEHOLD	12
4.1	Generelt	12
4.2	Oppholdstillatelse.....	13
4.3	Inspeksjon av flyplassen	13
4.4	Tiltak mot brann	14
4.5	Oppstilling og klargjøring av luftfartøy.....	15
4.6	Forankring av luftfartøy	15
4.7	Brøyting.....	15
4.8	Søppel.....	15
4.9	Utslipp	16
4.10	Vedlikeholdsarbeider på luftfartøy	16
4.11	Merking av hinder.....	16
4.12	Tiltak mot fugler og dyr	16
4.13	Rapportering til Luftfartstilsynet	16

4.14 Demarcated area	16
5 BEREDSKAP	17
5.1 Introduksjon.....	17
5.2 BEREDSKAPSPLAN	18
5.3 Beredskapsgruppens ansvar	18
5.4 Rapportering	19
6 DISIPLINÆRE REAKSJONER.....	19
7 INSTRUKS FOR FLYPLASS-SJEF.....	19
8 OVERSIKTSBILDER	20
8.2 Helikopterparkering.....	20
8.3 Drivstoffanlegg	21
9 ADRESSER OG KONTAKTPERSONER	22
10 HAVARIPLAN	22
10.1 Definisjon	22
10.2 Ansvarshavende for bakketjenesten.....	22
10.3 Varslingsansvar.....	22
10.4 Varslingsplan.....	23
10.5 Beredskap	23
10.6 Brannslukkemidler.....	23
10.7 Førstehjelpsutstyr.....	23
10.8 Distribusjon av havariplan.....	23
10.9 Havarikart.....	24
11 VFR ANBEFALINGER.....	24
12 ENGLISH INFORMATION.....	27
13 KONTROLLSKJEMA FOR KJELLER FLYPLASS	28

1 GENERELT

1.1 Hensikt og innledning

Hensikten med Driftshåndboken er å beskrive regler, retningslinjer og standardiserte prosedyrer for bruk av Kjeller flyplass og nærliggende luftrom, og dermed bidra til høy sikkerhet og god trivsel for alle brukere og besøkende.

Driftshåndboken er utarbeidet av konsesjonsinnehaver Kjeller Aero Senter AS (KAS) som et supplement til de forskrifter og lover som gjelder for flyplasser og bruk av landingsplasser i Norge. Dersom det er avvik mellom Driftshåndboken og norske lover eller forskrifter er det lovene/forskriftene som gjelder.

Den daglige driften av flyplassen ivaretas av en Flyplass-sjef med arbeidsinstruks som vist i kapittel 7 og som rapporterer til styret i KAS.

Alle brukere av den sivile delen av Kjeller flyplass plikter å gjøre seg kjent med, og følge de krav og retningslinjer som er beskrevet i Driftshåndboken. Flyplass-sjefen samt personell fra KAS og FLO/Luft har myndighet til å ilegge disiplinære reaksjoner ved brudd på bestemmelsene, ref. kapittel 6.

1.2 Informasjon

Dersom det inntreffer endringer ved flyplassens utforming, omgivelser, utstyr eller bakketjeneste, som innebærer en vesentlig endring av grunnlaget for flyplassens godkjenning, skal flyplass-sjefen omgående rapportere dette til Luftfartstilsynet. Ved alle forhold av midlertidig art som kan påvirke flysikkerheten, skal Flyplass-sjefen informere flyplassens brukere ved informasjon på websidene. Ved alle forhold av permanent art som kan påvirke flysikkerheten, skal Driftshåndboken i tillegg revideres. Flyplass-sjefen skal når det anses nødvendig anmode Avinor om at det blir sendt ut NOTAM.

1.3 Dokumentstyring

Driftshåndboken, og øvrige prosedyrer som benyttes skal sikre at flyplassen drives iht. konsesjonsvilkårene samt å holde flyplassen og dens funksjoner i en slik stand at flysikkerheten kan holdes på et høyest mulig nivå.

Styret i KAS er ansvarlig for revisjon av Driftshåndboken. Originalversjon på papir skal ha Flyplass-sjefens og KAS's styreleders godkjenningssignatur. Elektronisk kopi skal være allment tilgjengelig for brukerne i pdf-format.

Alle klubber med base på flyplassen og eiere av fly med oppholdstillatelse på flyplassen skal orienteres om revisjoner i Driftshåndboken. Slike orienteringer vil primært bli gitt via web og e-post, samt ved oppslag i flyklubbene.

Driftshåndboken og annen informasjon er å finne på www.kjellerflyplass.no.

2 KONSESJON OG GODKJENNING

2.1 Konsesjonsvilkår

1 Konsesjonshavers ansvar

Kjeller Aero Senter AS (org 985 835 144) er konsesjonshaver og ansvarlig for å drive og inneha landingsplassen i overensstemmelse med konsesjonsvedtaket og de tilhørende konsesjonsvilkårene. Konsesjonshaver er ansvarlig for at konsesjonsvilkårene gjøres tilgjengelige for brukere av landingsplassen.

2 Bruk av landingsplassen

Landingsplassen er til privat bruk, og kan brukes bare etter tillatelse fra konsesjonshaver. Forsvars-, politi- og luftambulanseoppdrag er unntatt fra kravet om tillatelse. Landingsplassen kan brukes mellom kl. 0800 og kl. 2200 alle dager.

Landingstrening tillates ikke, med mindre det utføres som del av utsjekk til første soloflyging eller i forbindelse med oppflygning til flysertifikat.

Konsesjonen gjelder et trafikkomfang på 10.000 i løpet av en tolv månedersperiode. Konsesjonshaver skal loggføre antall flybevegelser på landingsplassen, der dato og tidspunkt for flygingen fremgår. Luftfartsmyndigheten kan bestemme at det skal innsendes trafikkdata for landingsplassen. Landingsplassen skal primært brukes til allmennflyging.

3 Miljøkrav

Konsesjonshaver har ansvaret for at det utarbeides inn- og utflygningstraseer i samarbeid med lokale myndigheter.

4 Varslingsplikt

Fysiske eller juridiske endringer knyttet til landingsplassen skal varsles til luftfartsmyndigheten dersom endringen er av en slik karakter at den kan ha betydning for vurderingen av vilkåret allmenne hensyn i luftfartsloven § 7-6 første ledd. Det samme gjelder for større endringer i bruk av landingsplassen. Varslingen må skje i god tid før endringen finner sted slik at luftfartsmyndigheten kan ta stilling til om endringen forutsetter endret konsesjon.

5 Dispensasjon

Når særlige grunner tilsier det, kan luftfartsmyndigheten dispensere fra konsesjonsvilkårene.

6 Endring, tilbakekall og gebyr

Luftfartsmyndigheten kan endre konsesjonsvilkårene i konsesjonsperioden. Konsesjonen kan tilbakekalles dersom konsesjonsvilkår, lovbestemmelser eller forskrifter som gjelder for konsesjonshaverens virksomhet, på vesentlig måte blir overtrådt under utøving av virksomheten. Luftfartsmyndigheten kan gi pålegg om overtredelsesgebyr til statskassen til den som driver eller innehar landingsplassen i strid med konsesjonsvilkårene.

Luftfartstilsynet 28. august 2017

2.2 Godkjenning

Flyplassen er godkjent for:

- VFR-flyging i dagslys med luftfartøy med største tillatte startvekt på 5 700 kg.
- VFR-flyging i mørke for Politiets helikoptertjeneste i henholdt til prosedyrer godkjent av Luftfartstilsynet.

Dato for godkjennelsen er 6. november 2009. Godkjenningsdokumentet er tilgjengelig for innsyn hos Flyplass-sjefen.

2.3 Droner

Det er ikke tillatt å fly droner nærmere flyplassen enn 5 km. Flyplass-sjefen kan imidlertid etter søknad gi tillatelse til slik bruk. Om evt tillatelse til bruk av droner kan medføre fare eller ulempe for flytrafikk vil det bli utstedt NOTAM.

3 OPERASJONELLE FORHOLD

3.1 Flyplassdata

Offisiell informasjon om Kjeller flyplass er gitt i AIP, men merk at sidene der ikke holdes oppdatert, så sjekk også alltid NOTAM. Merk at alle høydeangivelser i Driftshåndboken er i fot AMSL.

Navn	Kjeller flyplass (ENKJ)
Status	Flyplass til ikke allmenn bruk
Åpningstid	0800-2200 Lokaltid, men kun VFR i dagslys, PPR. Portene er stengt 2300-0700.
Radiofrekvens	119.100 MHz ("Kjeller" / "Kjeller Traffic") RMZ
Baner	12 / 30

Lengde	1 350 m, Asfalt
Landingsmønster	Venstre trafikkmønster i 1500 fot har prioritet, men høyre mønster eller direkte finale kan brukes når dette kan skje uten fare for den øvrige trafikk.
Luftrom	G-Luftrom, RMZ/TMZ, overliggende TMA i 2500 fot
Referansepunkt	N59 58.2 E011 02.3
Høyde over havet	354 fot
Maks. flystørrelse	MTOW: 5 700 kg, Avstand mellom ytterside hovedhjul: 9 m
Belysning	Ingen
Instrumentinnflygingshjelpemidler	Ingen
Eier	Staten v/Forsvarsbygg
Operatør	Kjeller Aero Senter AS (KAS)
Tårn, Brann- og havariberedskap	Normalt kun når det foregår militære operasjoner
Flyverksteder	Avitech AS
Kommersielle operatører	Helitrans AS
Fuel	AVGAS 100LL og JET A1 og UL91. Kun BP Sterling Card kan benyttes.
Andre servicetilbud	Ingen, se www.kjellerflyplass.no for annen informasjon.
Spesielle forhold	PPR for fly som ikke har oppholdstillatelse gis via www.myppr.no eller av Flyplass-sjef tlf. 905 62 416, mellom 08-16 lokaltid

Ved snø på banen skal det avklares med Flyplass-sjef eller en annen bemyndiget person om banen kan benyttes eller ikke. Det avhenger av temperatur og snømengde.

3.2 Generelt

Flyplassen ligger i et tett befolket område og det skal vises stor aktsomhet med tanke på flygemønster og motorbruk for å begrense støybelastning i nabolaget. All flyging skal foregå i henhold til myndighetskrav og anbefalinger gitt i denne Driftshåndboken, men fartøysjefen kan avvike fra dette hvis det er nødvendig for å ivareta sikkerheten under de gjeldende forhold.

Det forventes at alle fartøysjefer utviser god "airmanship" og har sikkerhet som første prioritet. Bruk radio aktivt og hold nøye utkikk etter annen trafikk. Bruk landingslys dersom du har for å være mer synlig for andre. Rapportér posisjon (avstand/retning) i forhold til de kunngjorte VFR punktene, og unngå bruk av lokale stedsnavn. Ref. skisser i kapittel 11.

Det er mange som legger inn rapporteringspunktene i Kjeller og Oslo området i sin elektroniske flightplan, men unngå å fly rett over punktene og praktiser heller "høyrekjøring" for å sikre separasjon til motgående trafikk.

3.3 Ordens og sikkerhetsbestemmelser

- All ferdsel på flyplassområdet skjer på eget ansvar. Alle som beveger seg på flyplassområdet skal følge de ordens- og sikkerhetsbestemmelser som er gitt i Driftshåndboken samt skilting og eventuelle pålegg fra Flyplass-sjefen.
- Parkering av biler skal kun skje på dedikerte parkeringsplasser utenfor gjerdet.
- Bilkjøring på manøvreringsområdet skal begrenses til et absolutt minimum og kun ved spesielle behov. Kjøreporten er låst og kan åpnes ved en kodebrikke som ved dokumentert behov kan fås av Flyplass-sjefen. Ved brudd på bestemmelsene om bruk av bil kan FLO/Luft eller Flyplass-sjefen gi forbud mot kjøring på manøvreringsområdet for angjeldende person/bil.

- d) Besøkende grupper skal ha en ansvarshavende på bakken som er kjent med innholdet i Driftshåndboken og som sørger for at sikkerheten blir ivaretatt og at gruppen holdes samlet på anviste områder. Barn skal være under oppsikt av voksne og alle typer tamme dyr skal holdes i bånd. Inntak av alkohol er ikke tillatt på flyplassen.
- e) Dersom det oppdages uvedkommende inne på området skal disse eskorteres ut, evt. videre aksjoner etter avklaring med Flyplass-sjef eller FLO/vakten.
- f) Flytrafikk har prioritet på manøvreringsområdet og kjøretøy har alltid stoppe- og vikeplikt for luftfartøy som er i bevegelse. Vis aktsomhet og gå godt til siden når fly kommer slik at fartøysjefen forstår dine handlinger. Såfremt ikke operative grunner gjør det nødvendig, skal personer og kjøretøyer ikke komme nærmere enn 20 m fra propellfly og helikoptre og 50 m fra jettfly som har motoren i gang eller er i ferd med å starte
- g) Innenfor flyplassens avsperrede områder gjelder for øvrig de alminnelige regler for vegtrafikk så langt de ikke er i strid med bestemmelser i annen forskrift for flyplassen. Fartsgrense for motorkjøretøy på manøvreringsområdet er 20 km/t. Ved bilkjøring på manøvreringsområdet skal nød blinklys benyttes.
- h) Ferdsel eller bruk av sivil bil på rullebanen er ikke tillatt uten tillatelse fra Flyplass-sjefen. I slike tilfeller skal det alltid medbringes fungerende radio på frekvens 119.10, samt varsellampe på taket og/eller bruk av nød blinklys.
- i) Kjøretøy under utrykning (inspeksjonsbiler, brann- og redningskjøretøyer og ambulanser) kan når det anses nødvendig, fravike disse bestemmelser om ferdsel på flyplassen. Alle som ferdes på en flyplass skal gi fri vei, ved å vike til side og om nødvendig stanse, for utrykningskjøretøyer.
- j) Oppdages gjenstander som åpenbart er til hinder eller utgjør en fare for lufttrafikken, skal disse fjernes omgående. Dersom dette ikke er mulig, skal Flyplass-sjefen underrettes umiddelbart.

3.4 Luftrom

Luftrommet rundt Kjeller og Oslo fra bakken og opp til 2500 fot og 3000 fot i hhv østre og vestre del er ukontrollert (G-luftrom) og definert som RMZ/TMZ-soner fra 01.05.24, dvs påbud om å bruke radio og transponder (mode S/C kode 7000). Påbudet gjelder ikke for ubemannede luftfartøy og modellfly, og heller ikke for hangglidere, paraglidere, speedglidere og andre lignende luftsportsaktiviteter. TMA har nedre grense på 2500 fot QNH over Kjeller og 3000 fot over Oslo, så riktig høydemålerinnstilling og overholdelse av høydebegrensninger er avgjørende for en sikker trafikkavvikling.

3.5 Tårnet

Kjeller tårn er normalt kun betjent ved militær flygning og vil da gi trafikkinformasjon og koordinere flyvninger i området, men har ikke formell status som sivil AFIS-tjeneste. Når tårnet er betjent, kan det også ta hånd om åpning og lukking av ATC flightplan.

3.6 Radiobruk

Innenfor rette linjer mellom VFR rapporteringspunktene som beskrevet i kapittel 11 er man i "Kjeller sone" som er RMZ/TMZ, dvs påbud om å overvåke og bruke radio på frekvens 119.10. Når det ikke er betjent tårn, skal det rapporteres blindt på frekvensen.

De fleste moderne flyradioer har "dual watch" eller "monitoring" funksjon, dvs at du kan bruke en frekvens samtidig som du kan høre på en annen frekvens. Dette er en nyttig funksjon for å bedre situasjonsforståelsen i områder der det brukes flere frekvenser. Generelt bør man alltid lytte på den frekvensen som tilhører det luftrommet du flyr i. Ønsker du for eksempel å kommunisere med Oslo Approach for å be om klarering til deres luftrom, kan du samtidig monitorer frekvensen der du er inntil klarering er mottatt.

I G-luftrom over Oslo-området som også er RMZ/TMZ (ref. Kapittel 11) skal frekvensen 122.00 brukes. Da det ofte er mye trafikk i området anbefales det å være aktiv på 122.00, og samtidig lytte på Kjeller før man bytter frekvens når man er på vei inn til Kjeller, og motsatt på vei ut fra Kjeller.

I øvrig G-luftrom bør frekvensen 123.50 brukes. Denne brukes også på flere småflyplasser, så begrenset prating til et minimum.

Operasjoner i treningsområder i nærheten av Kjeller (fareområder ENDxxx) skal alltid klareres med Oslo Approach på 118.475 i øst og 120.450 i vest, og anbefalt praksis er å kalle opp rett etter at man har rapportert ut av Kjeller-området. Deretter flys under TMA inntil man får klarering til å klatre og entre TMA og aktuelt område. Husk på at det kan være annen trafikk i G-luftrommet under fareområdet, og Approach vil bare kunne gi deg informasjon om dette hvis det er trafikk med transponder.

Ved retur fra treningsområdene tilbake til Kjeller, skal man følge instruksjoner fra Oslo Approach inntil man får beskjed om at tjenesten er avsluttet. Også her kan det være nyttig å overvåke Kjeller frekvens evt 123.50 før frekvensbytte.

Ved radiofeil under flyging i RMZ anbefaler KAS at man setter transponder på 7600 og flyr inn mot flyplassen i 2000 fot, gjerne utenom de faste rapporteringspunktene og sirkler overhead og visuelt sjekker for annen trafikk før det gjøres en short approach. Man kan også se etter lyssignaler fra tårnet om man har informasjon om dette er betjent. Det er også mulig å ringe til tårnet på tlf 63899033.

Radiofeil og evt utfall av transponder i RMZ området er rapporteringspliktige hendelser.

3.7 Beste praksis for fraseologi på Kjeller.

Generelt:

- Når det er mye trafikk på Kjeller, så bruk kortere meldinger - men likevel tydelige
- "Kjeller Traffic" og fullt kjennetegn, "LN-XYZ" brukes kun ved første oppkall, deretter kun kortformen "L-YZ".
- Radio skal være PÅ før taxing, men det er ikke nødvendig å melde taxerute om det er mye trafikk
- Entre aldri rullebanen uten å ha gjort en radiosjekk. Om det ikke er noen som svarer, så dobbelsjekk at du har riktig radio, riktig frekvens, riktig volum, og at headset er plagget inn.
- Vi bruker frasen "LINE UP" i forbindelse med avgang og "BACKTRACKING" etter landing.
- Ved takeoff skal det angis om en skal svinge ut venstre eller høyre, og evt videre retning mot rapporteringspunkt eller kardinal-retninger
- Solo-elever bør alltid inkludere frasen "student pilot" i sine oppkall.
- Ved trening til flyoppvisning over plassen må det meldes ekstra tydelig fra over radio, og det bør være en person på bakken med radio som en ekstra sikkerhet.

3.8 Posisjonsmeldinger.

Riktig og presis rapportering av posisjon er svært viktig for andres situasjonsforståelse.

Generelt anbefales det følgende for Kjeller-området:

- Rapportert posisjon relativt til et av de kjente rapporteringspunktene ved avstand og retning. For eksempel: "L-AS 3 MILES EAST OF HAUKÅSEN, 2300 FEET HEADING SOUTH". Bruk minst mulig lokale stedsnavn
- Ikke bruk frasen "approaching XX" da dette er lite presist. Bruk heller avstand/retning. Om du ikke angir avstand/retning forventes det at du er nær- og til høyre for rapporteringspunktet.
- Når du er i landingsrunden er det god praksis å rapportere når du entrere- eller svinger til en legg.
- Når du melder "ENTERING DOWNWIND" forventes det at du er i starten på leggen, evt kan du bruke "ENTERING [MID/LATE] DOWNWIND" om det gir bedre beskrivelse av din posisjon.
- "BASE LEG" skal meldes når den flys som vist på kartskissen. Alternativt melder du WIDE BASE hvis du er lengre ut eller SHORT APPROACH om du er nærmere.

- Om du flyr inn direkte til finalen melder du avstand til og intensjon for eksempel: "L-AS, 3 MILES FINAL 30"
- Melder du bare "FINAL" forventes at du er maksimalt 1 NM fra baneenden, dvs innenfor publisert BASE LEG.

3.9 Taksing

Det kreves stor årvåkenhet og omtanke ved taksing. Fartøysjefen må hele tiden holde oppsikt med annen trafikk og personer i nærheten. Luftfartøy må ikke manøvreres slik at luftstrømmen fra propell eller rotor kan skade andre luftfartøy eller forvolde annen skade. Det er god praksis å starte opp og stoppe motor med flyet parallelt med hangarportene slik at ikke hangarportene skades eller at det blåses sand inn i hangarene.

Rullebanens sikkerhetssone er angitt med sperrelinje ved alle venteposisjoner. TWY A brukes til avgang og TWY B til ankomst. Unntak er noen veteranfly som opererer fra gresset syd for TWY A. Run-up gjøres ved venteposisjon ved TWY A. Still flyet opp slik at "prop blast" ikke skader noe bak deg, og sørg for at andre fly kan passere dersom du trenger lang tid for klargjøring.

Hover-taksing med helikoptre tillates kun i ytre område som vist i kapittel 8. Helikoptre må også utvises spesiell varsomhet ved fuel-anlegget hvor rotorwash lett kan skade småfly.

3.10 Avgang og utflyging

Bane 30 skal brukes dersom det er null-vind eller direkte krossvind da det er den mest effektive banen for trafikkavvikling. Reduser rpm/motorbruk så tidlig som forsvarlig etter avgang, og fly slik at du begrenser støy for våre naboer. Etter avgang klatres det til min 1500 fot QNH i rullebanens retning før sving mot destinasjon. For bane 30 er det beste praksis å ikke starte sving før etter passering motorveien (E6), mens for bane 12 gjelder det å ikke starte sving før etter passering av bebyggelsen evt veien (Rv22).

Vær spesielt oppmerksom på inngående trafikk som skal entre landingsrunden i 1500 fot. Rapporter intensjon, gjerne kardinalretninger, og fortsett å klatre til minst 2300 fot QNH om været tillater det – men husk at TMA starter på 2500 fot over Kjeller. Det er **ikke** krav om at det skal flys ut via de faste rapporteringspunktene, men hvis du er nær et av disse skal du passere til høyre for punktet for best mulig separasjon til innkommende trafikk.

Dersom skydekket ikke tillater de anbefalte flyhøyder, er det ekstra viktig å holde god utkikk og rapportere presist.

Vi ønsker ikke at det skal trenes på motorkutt etter avgang for så å svinge 180 grader tilbake for landing. Dette er tradisjonelt en øvelse med høy risiko og det kan også medføre risiko for annen trafikk. Slik trening bør gjøres i sikker høyde i et område hvor det også er minst mulig risiko for å forstyrre folk på bakken.

3.11 Innflyging og landing

Når man kommer inn i Kjeller-sonen skal man fly til høyre for kunngjorte rapporteringspunkter og melde blindt til "Kjeller Traffic" på 119,10 med posisjon (avstand/retning til punktet om du ikke er svært nær), samt høyde og intensjon. Dette for å informere annen trafikk, eventuelt opprette toveis kommunikasjon med Kjeller tårn. For å sikre separasjon mot utgående trafikk bør man fly inn under 2000 fot om dette er operativt forsvarlig.

Vær spesielt oppmerksom på evt motgående trafikk i landingsmønsteret dersom det er tvil om hvilken baneretning som er i bruk. Hold god utkikk og bruk landingslys om du har dette. Etabler 1500 fot QNH i god tid før landingsrunden entres, og reduser motorsetting for å begrense støy. Hvis du av operasjonelle grunner må krysse over til motsatt side av plassen, er det anbefalt å krysse over flyplassen (mid-field) for å redusere mulighet for konflikt med trafikk som tar av eller lander.

Rapporteringspunktene LØRENSKOG, LEIRSUND og RØVERKOLLEN er lokale punkter som ikke finnes i AIP men som kan brukes til rapportering hvis det er hensiktsmessig i forhold til trafikkbildet. Merk at det er helikopterbase på Ahus Sykehus, så sørg for klaring og hold god utkikk.

Venstre trafikkemønster er standard men høyre mønster eller direkte til finale er tillatt når dette kan skje uten fare for annen trafikk. Merk også at trafikk i landingsrunden har prioritet foran trafikk på finale utenfor

base-legg, og venstre mønster har prioritet foran høyre mønster. Ikke rapporter "long final" da dette gir lite presisjon, men bruk heller avstand i forhold til 2NM punktene som er godt definerbare på skissen i kapittel 11.

Vis hensyn og bruk flettemønster dersom flere fly entrer landingsrunden fra flere hold. Vurder trafikkbildet og vis fleksibilitet slik at for eksempel et raskere fly på 2 NM finale kan få lande før et saktegående fly på downwind. Unngå bruk av "360 delay turns" i landingsmønsteret, men forleng heller downwind hvis nødvendig. Dette sikrer god flyt i trafikken samt sparer våre naboer for unødig støy.

Rapporter etter hvert som en flyr leggene i landingsmønsteret. Normal base-legg posisjon er over motorveien E6 for bane 12, og over veien Rv 22 utenfor tettbebyggelsen sørøst for Lillestrøm for bane 30. Ikke fly over Atomreaktoren på nordsiden av plassen. Unngå å fly for lavt over veien og gjerdet før terskel på bane 30, og bruk krysset mot TWY A som et egnet siktepunkt. Merk at det ved krossvind blir en del mekanisk turbulens på kort finale og terskel bane 30, så ved slike forhold er det ofte bedre å lande lengre inn.

Merk også at det er "arresting wire" og av og til kryssende biltrafikk ved terskel bane 12, så planlegg setningspunkt litt inn også her. Etter landing forlates rullebanen via TWY B uten unødig stopp, evt kan en vente på TWY C hvis det er fordelaktig for annen trafikk.

Om du kommer for nært flyet foran deg, eller at banen er opptatt, gjøres en avbrutt innflyging, dvs fortsett i baneretningen og klatre ut og sving til downwind på vanlig måte.

Helikoptre skal følge vanlig innflygingsmønstre mot banen og deretter hovres til parkering på et av de merkede H-feltene, eventuelt til holding over gresset nord for TWY B. Se kapittel 8.2.

3.12 Landingsrunder

Landingsrunder er generelt ikke tillatt, men konsesjonsvilkårene (kapittel 2.1) åpner for noen unntak. KAS har dermed gitt følgende muligheter for landingsrunder:

- a) Inntil 10 runder med/under oppsyn av instruktør i forbindelse med første soloflyging
- b) Inntil 3 runder med/under oppsyn av instruktør eller kontrollant i forbindelse med oppflyging eller fornyelse av sertifikat/rettigheter, utsjekk på ny flytype, samt årlig flygeprøve (PFT).

Instruktør eller kontrollant skal innhente godkjenning for slike landingsrunder via MyPPR.no, evt direkte med Flyplass-sjef. Merk at godkjenning av slik flyging normalt bare gis på dagtid og ikke på søn- og helligdager.

Stop-and-go samt taksing inn til Småflyhavna fulgt av umiddelbar taksing ut for avgang regnes som landingsrunde og er dermed ikke tillatt med mindre det foregår i henhold til punkt a) eller b) over.

3.13 Transit "Kjeller sone"

Luftfartøy i transitt gjennom Kjeller sone (RMZ under TMA i 2500 fot) bør holde min. 2300 fot om været tillater dette, og skal følge høyrekjøring ved evt. passering nær VFR rapporteringspunktene. Det skal sendes blindt på 119.10. Hold god utkikk og meld posisjon med høyde og intensjon ved kjente landemerker. Langs Øyern praktiseres høyrekjøring.

3.14 Airwork områder

De tidligere airwork-områdene er pr. 20.03.24 definert som fareområder fra gulvet i TMA opp til 6000ft. Utstrekning av områdene er mindre enn før slik at det er lett å fly rundt disse for annen trafikk. Om du absolutt må fly under et slikt fareområde, bør du først sjekke om dette er aktivt på TMA frekvens 118.47. Om du har klarering til å operere i området må du huske at det kan være annen trafikk i G-luftrom under fareområdet. Fly derfor primært oppe i TMA, og prøv å variere flygemønster og unngå gjentatte operasjoner i nærheten av bebyggelse.

3.15 Parkering av fly

Fly med oppholdstillatelse skal normalt parkere på sine tildelte plasser. Et begrenset antall parkeringsplasser er reservert besøkende fly. Se kapittel 8.1. Hvis det i korte perioder parkeres andre

steder må dette ikke være til hinder for andre. Det er ikke tillatt å parkere i området ved drivstoffanlegget. Fly som har avtale med stedets flyverksteder, skal primært benytte verkstedenes parkeringsplasser. Hvis det er tvil om hvor fly kan parkeres, kontaktes Flyplass-sjefen.

3.16 Drivstoffanlegg

Anlegget er selvbetjent og kun BP Sterling Card kan brukes. KAS er ansvarlig for daglig drift av drivstoffanlegget og brukere plikter å melde fra om feil eller mangler ved anlegget til Flyplass-sjefen. Anlegget for drivstoff benyttes av både av fly og helikoptre, og alle må utvise hensyn og fleksibilitet for å ivareta sikkerheten. Flyplass-sjefen vil foreta inspeksjon av anlegget og dokumentere dette iht "Sikringskjema for mindre flyplassanlegg" (skjema K/6-01/2009). Følgende retningslinjer skal overholdes av alle brukere:

- a) Følg retningslinjer i BSL D1-10. Dette er styrende regelverk for fylling av drivstoff
- b) All tanking skal skje så raskt og effektivt som mulig, og fartøysjef eller ansvarlig person skal alltid være til stede. Etter tanking skal luftfartøyet umiddelbart fjernes fra området.
- c) Fly skal stilles opp lengst mulig mot øst slik at det gis plass for lette helikoptre mot vest og med en sikkerhetssone imellom (se kapittel 8.3).
- d) Tyngre helikoptre skal ikke lande mens det pågår tanking av fly, unntaket er politi/ambulansse i skarpe oppdrag. Det er viktig at fartøysjef på lette fly i området i slike tilfelle raskt kan sikre flyet.
- e) Lette helikoptre henstilles evt. om å vente inntil tanking av fly er ferdig før det hover-takses til posisjon foran pumpa.
- f) Vis hensyn mht prop/rotor-wash, og vær spesielt oppmerksom mot lette mikro- og veteranfly.
- g) Passasjerer og/eller gjester skal ikke ferdes uten følge i området.
- h) Hot-fueling er ikke tillatt uten forhåndsgodkjenning av KAS.
- i) Det skal benyttes jordingsledning ved fylling av drivstoff på luftfartøy og kanner. Kun kanner godkjent til transport/lagring av drivstoff kan benyttes.
- j) All røyking og bruk av åpen ild innenfor en radius av 20 m fra drivstoffanlegget eller luftfartøy er forbudt.

3.17 Avgifter

Brukere av flyplassen plikter å betale de avgifter som ilegges av KAS for bruk av flyplassen og for oppholdstillatelse innen de angitte frister. Se www.kjellerflyplass.no for gjeldene satser. Manglende betaling kan føre til midlertidig eller varig opphør av tillatelse for bruk eller opphold, ref. kapittel 6.

3.18 Stenging

Flyplass-sjefen er ansvarlig for at hele eller deler av flyplassen stenges for trafikk under forhold som medfører risiko for lufttrafikken, unntatt grunnet snø eller is (se kapittel 3.1– Flyplassdata). Ved ansamling av fugler, lett vedlikehold og andre ytre ting som kan påvirke flysikkerheten. Ved stenging av flyplassen i korte tidsrom skal følgende prosedyre benyttes:

- Det informeres på www.kjellerflyplass.no
- Klubbene informeres, som så informerer sine medlemmer via de respektive klubbers hjemmesider samt ved oppslag i klubbhytter.
- TWY A og B blir fysisk stengt med kjegler eller sperrebukker.
- Flyplass-sjef skal være tilgjengelig på telefon/radio.
- Ved stenging over 24 timer vil i tillegg NOTAM bli sendt ut samt kryss lagt ut på rullebanen.

4 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

4.1 Generelt

Flyplass-sjefen skal utarbeide og vedlikeholde prosedyrer og dokumentasjon som sikrer at flyplassens ferdssels- og sikkerhetsområder til enhver tid tilfredsstillende konsesjonsvilkårene, samt regulere aktiviteten på flyplassen slik at det ikke oppstår fare for personer eller skade på luftfartøyer, kjøretøyer og annet utstyr som rettmessig befinner seg på flyplassen.

4.2 Oppholdstillatelse

Flyplassen praktiserer PPR (Prior Permission Required) og skal følgelig kun benyttes av fly som har avtale om bruk. Flyplass-sjefen fører et register over de fly som til enhver tid har oppholdstillatelse på flyplassen og disse har automatisk tillatelse til å bruke plassen.

Fly som ikke har landings- eller oppholdstillatelse, kan få dette av Flyplass-sjefen for enkeltvise flygninger. Besøkende fly oppfordres til å bruke MYPPR for landingstillatelse.

KAS er bemyndiget ansvar for tildeling av permanente oppholdstillatelser for sivile fly på flyplassen. Oppholdstillatelse kan gis etter følgende vedtatte retningslinjer:

- 1) KAS har det overordnede ansvaret for å tildele oppholdstillatelser. Oppholdstillatelse kan være permanent eller midlertidig for en angitt begrenset periode.
- 2) Søknad om oppholdstillatelse for luftfartøy på flyplassen sendes skriftlig til KAS for behandling.
- 3) Det opprettes en uprioritert venteliste for de luftfartøy som det søkes oppholdstillatelse for.
- 4) Oppholdstillatelse kan bare gis til luftfartøy med gyldig luftdyktighetsbevis. Det kan imidlertid unntaksvis gis oppholdstillatelse til luftfartøy uten luftdyktighetsbevis når det foreligger konkrete planer om kjøp eller ferdigstilling av byggeprosjekt.
- 5) Et luftfartøy mister automatisk oppholdstillatelsen hvis det er ikke-luftdyktig i ett år eller mer. Hvis det kan framlegges en konkret framdriftsplan for å få luftfartøyet tilbake til luftdyktig stand kan denne perioden utvides med ett år om gangen slik at total tid uten luftdyktighetsbevis normalt ikke bør bli mer enn tre år.
- 6) En eier kan selge og kjøpe nytt luftfartøy og få overført oppholdstillatelsen til det nye luftfartøyet. Et slik skifte må godkjennes av KAS. Det nye luftfartøyet skal fylle kravene i retningslinjene og bør ikke bryte med prioriteringene av type luftfartøy som ønskes på Kjeller.
- 7) Oppholdstillatelse for luftfartøy med luftdyktighetsbevis for ervervsmessig luftfart kan eventuelt gis først etter drøfting med FLO/LUFT.
- 8) Det gis normalt ikke oppholdstillatelse for spesielt støyende luftfartøy.
- 9) Ved tildeling av oppholdstillatelse bør følgende gis fortrinn:
 - Klubbfly/støydempede luftfartøy for skolevirksomhet
 - Luftfartøy som er støysvake
- 10) KAS fører et register over de luftfartøy som til enhver tid har permanent oppholdstillatelse på Kjeller. Dette registeret skal være fritt tilgjengelig for alle brukere av plassen.
- 11) Ved klage eller misbruk kan KAS inndra oppholdstillatelsen. Luftfartøyets eier skal da gis muligheter til personlig å gi sitt syn i saken.

4.3 Inspeksjon av flyplassen

Før flyplassens åpningstid skal rullebanen og takseveier inspiseres. Inspeksjonen foretas av FLO v/BRP eller Flyplass-sjef eller den som måtte bemyndiges til dette. Kjøretøy i bruk skal ha varselblink på taket og personell skal medbringe radio, påslått og innstilt på frekvensen for Kjeller flyplass. Sjekkpunkt:

- Sjekke rullebanens beskaffenhet herunder snødybde når det er aktuelt.
- Sjekke banen for løse gjenstander. Er disse gjenstandene av en slik art at de kan være deler fra fly, skal en teknisk sakkyndig kontaktes for kontroll.

- Sjekke røde hinderlys på port ved terskel bane 30.
- Sjekke sikkerhetssoners beskaffenhet.
- Sjekke vindpølser.
- Sjekke takseveier og oppstillingsplasser for løse eller hensatte gjenstander som kan være til hinder for luftfartøy i bevegelse.
- Sjekke om det uten varsel kan ha blitt satt opp kraner eller andre hindre i inn- og utflyngningssoner.

Avvik på noen av de overnevnte punkt rapporteres til Flyplass-sjef. Rapportkjema registreres i OPSCOM påfølgende virkedag av autorisert personell.

Manøvreringsområdet skal kontrolleres minst hver 6. måned. Området skal generelt sett inspiseres med henblikk på forutsetningene for de godkjenninger plassen har, eventuelle hindringer og sikker gjennomføring av lufttrafikken.

Spesielt skal følgende sjekkes:

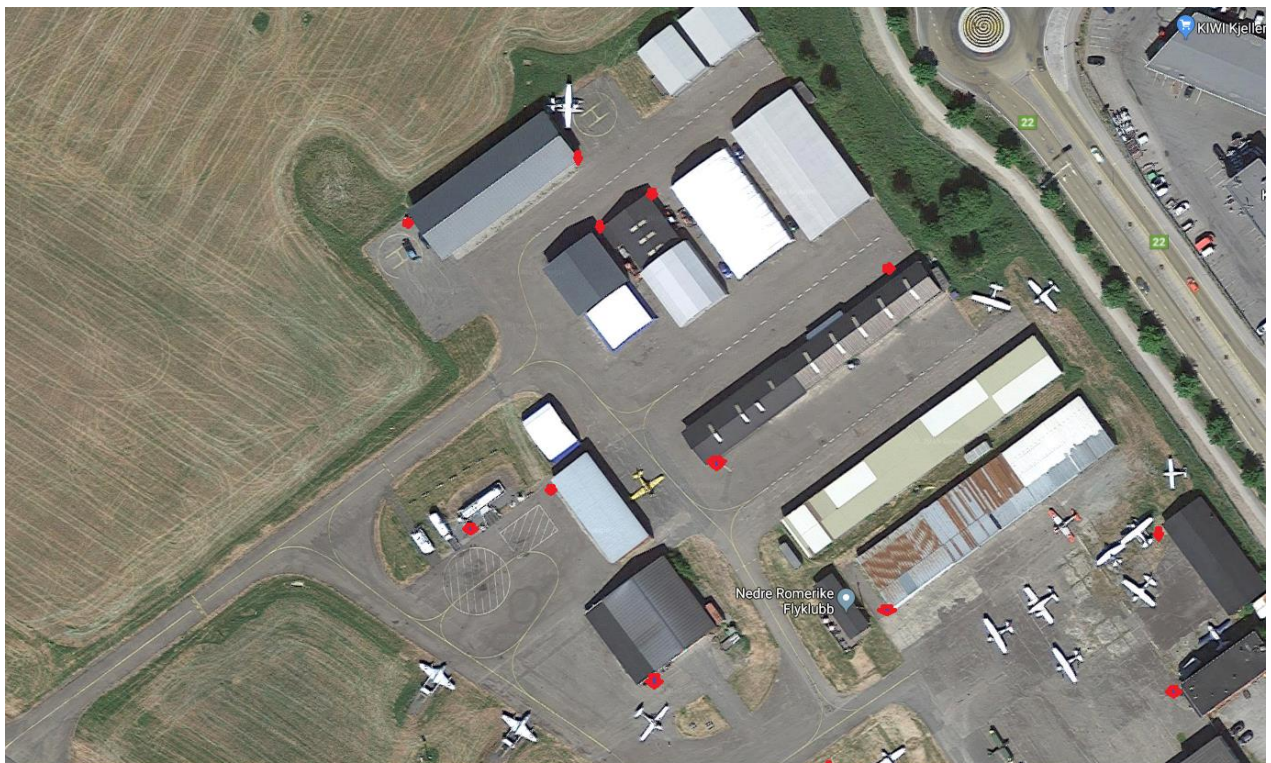
- At merking tilfredsstillende gjeldende forskrifter
- At dekkets beskaffenhet er slik at taksing kan foregå uten fare for materielle ødeleggelser
- At sikkerhetsområdet ved taksebaner ikke inneholder hindringer som trær, store steiner o.l.
- At det ikke er satt opp hindringer som vil være i konflikt med taksing langs taksemerking

Kontroll av rullebanen og dennes sikkerhetssoner samt ytre gjerdet gjøres av FLO/Luft og er utenfor KAS' ansvarsområde.

Tankanlegget drives av KAS på vegne av BP Aviation og skal inspiseres og vedlikeholdes etter BP's krav.

4.4 Tiltak mot brann

Brannslukningsapparat skal finnes i alle hangarer i Småflyhavna. I tillegg er det slukningsutstyr tilgjengelig i skap ved drivstoffanlegget, se kapittel 8.1. I dette skapet finnes det også enkelt førstehjelpsutstyr, samt to lykter. Det er også utplassert både pulver- og CO2 slukkere på 10 sentrale steder i Småflyhavna. Se bilde for plassering



- a) Røyking og all bruk av ild er forbudt på oppstillingsplattform og i hangarer, samt innenfor en avstand av 20 m fra luftfartøy, tankingsanlegg og hangarer. Røykeforbudet gjelder også inne i kjøretøyer som befinner seg innenfor ovenfor angitte områder.
- b) Under klargjøring av et luftfartøy, herunder tanking og start av motorer, skal det i nærheten av luftfartøyet være slokkeutstyr lett tilgjengelig og synlig. Slokkeutstyret skal minst ha kapasitet til innledende slokking av en drivstoffbrann, og skal ses i sammenheng med brann- og redningstjenestens innsatstid.
- c) Med unntak av brennstoff i luftfartøyenes tanker og i godkjente tankanlegg på bakken tillates ikke bensin eller annen brennbar væske med flammepunkt lavere enn 23°C oppbevart utendørs på flyplassen. I klubbhyttene tillates oppbevart maksimalt 10 liter av slik væske, i hangarene maksimalt 50 liter. Det skal kun benyttes kanner tiltenkt slik væske og med maksimalt 20 liters kapasitet. Området hvor den brennbare væsken oppbevares skal ha lett synlig skilting som opplyser om faren for brann, eksplosjon eller annen ulykke og med forbud om bruk av åpen ild eller andre tenn kilder.
- d) Hangarer skal holdes ryddige og det påligger den enkelte bruker å sikre at tenn kilder og brannfarlig materiell er forsvarlig sikret. Brannfarlig avfall skal kun oppbevares i dertil egnede beholdere. Se kapittel 4.8.

4.5 Oppstilling og klargjøring av luftfartøy

- a) Flyplass-sjefen er ansvarlig for at det i samråd med flyplassens brukere forefinnes en plan for oppstilling av de luftfartøy som trafikkerer flyplassen. (se kapittel 8.1)
- b) Fartøysjef skal følge pålegg og anvisninger fra Flyplass-sjefen om taksing på oppstillingsplattformen og oppstilling av luftfartøy, og være spesielt bevisst på motorbruk for å unngå å påføre andre skader pga "prop/rotor-wash". Hover-taksing med helikoptre tillates kun i ytre område som vist i kapittel 8.2.
- c) Eier av luftfartøy skal følge pålegg og anvisninger fra Flyplass-sjefen om fjerning av hensatt luftfartøy eller deler av luftfartøy. Dersom eier av luftfartøy ikke etterkommer anvisninger fra Flyplass-sjefen, kan Flyplass-sjefen besørge fjerning for eierens regning.
- d) Eier eller bruker av luftfartøy er ansvarlig for at passasjerer og andre medfølgende personer ledes forsvarlig til og fra luftfartøyet.

4.6 Forankring av luftfartøy

Fortøyningsmateriell i antall og utførelse tilpasset de luftfartøy som trafikkerer flyplassen skal besørges av den enkelte bruker. Forankringsblokker skal være godt synlige og ha tilstrekkelig klaring til propeller, motorer og lignende på de luftfartøy som trafikkerer flyplassen.

4.7 Brøyting

Hvis ikke annet er avtalt utfører FLO brøytingen av rullebane og manøvreringsområder innenfor ordinær arbeidstid i ukedagene. Etter søn- og helligdager blir området normalt brøytet påfølgende virkedag. Brøyting i helger og andre fri- og helligdager kan i spesielle tilfeller rekvireres av Flyplass-sjefen.

4.8 Søppel

Søppelbøttene som finnes flere steder på plassen er kun ment for små mengder personlig avfall, og det er den enkelte brukers ansvar å bli kvitt større mengder søppel. Brannfarlig avfall og oljerester skal oppbevares på en sikker måte i hangarer før det leveres til en gjenvinningsstasjon. Evt. annet spesialavfall skal håndteres etter avtale med Flyplass-sjef.

4.9 Utslipp

- a) Det er forbudt å slippe ut olje, drivstoff eller andre tærende eller brannfarlige stoffer, bortsett fra på oppsamlingssteder anvist av Flyplass-sjefen.
- b) Ved spill av olje, drivstoff eller andre tærende eller brannfarlige stoffer skal den som har forvoldt spillet sørge for at dette straks blir fjernet og brakt til et sted anvist av Flyplass-sjefen. Materiell for oppsamling er plassert i bensinanlegget samt hos BRP. Omkostningene ved fjerning av spillet skal dekkes av den som har forvoldt spillet.
- c) Større spill av olje, drivstoff eller andre tærende og brannfarlige stoffer skal straks meldes til Flyplass-sjefen av den som har forårsaket det evt. av den som får kjennskap til spillet. Vedkommende skal også sikre området og påse at utenforstående ikke kommer i fare.

4.10 Vedlikeholdsarbeider på luftfartøy

- a) Langvarige vedlikeholdsarbeider må ikke finne sted på oppstillingsplattformen uten tillatelse fra Flyplass-sjefen.
- b) Kjøring av et luftfartøys motor i forbindelse med vedlikehold skal begrenses til et minimum, og må bare utføres til tider og på steder anvist av Flyplass-sjefen.

4.11 Merking av hinder

Permanente hinder skal merkes i henhold til bestemmelser for flyplassens utforming, jfr. Flyplassens godkjenningvilkår.

Bevegelige eller midlertidige hinder skal merkes med farge, flagg eller varsellykt slik at de er godt synlige fra luftfartøy.

4.12 Tiltak mot fugler og dyr

Flyplass-sjefen skal gjennomføre tiltak for å redusere omfanget av dyr og fugler på selve flyplassen og i inn- og utflygingsområdene for å unngå konflikt mellom luftfartøy og fugler og dyr. Flyplass-sjefen kan av hensyn til sikkerheten, stenge flyplassen inntil uønsket vilt er fjernet. BRP og Flyplass-sjefen har løpende kontakt med Skedsmo Viltnevd for fortløpende å løse aktuell situasjon.

BRP (Brann FLO) har tilgjengelig utstyr og kan skyte skremmeskudd for midlertidig fjerning av fugler. Ved store ansamlinger av fugl kan det av BRP eller av person bemyndiget av Flyplass-sjefen kjøres bil frem og tilbake på rullebanen.

4.13 Rapportering til Luftfartstilsynet

Dersom det inntreffer endringer ved flyplassens utforming, omgivelser, utstyr eller bakketjeneste, som innebærer en vesentlig endring av grunnlaget for flyplassens godkjenning, skal Flyplass-sjefen omgående rapportere dette til Luftfartstilsynet. Flyplass-sjefen er også ansvarlig for at Luftfartstilsynet gis de opplysninger, dokumenter og data som Luftfartstilsynet krever og som er nødvendige for gjennomføring av Luftfartstilsynets tilsyn i henhold til luftfartslovens § 7-2, eller iht gjeldende konsesjonsvilkår.

4.14 Demarcated area

Den senere tid har vist at det er nødvendig med en strengere overvåkning av Småflyhavna for å hindre anslag mot personer og materiell samt hindre uvedkommende å ta seg inn i Småflyhavna. Luftfartstilsynet har bedt KAS om å definere det området hvor det foregår av/påstigning av passasjerer og i og med at dette foregår i hele Småflyhavna skal området defineres som «Demarcated Area», heretter kalt DA. Bakgrunnen for tiltaket er at Kjeller som småflyplass må ha en bedre kontroll med hvem og hva som ferdes inne i Småflyhavna. Kjellers DA område er det som er definert som Småflyhavna dvs området som er gjerdet inn og til og med hangarrekke mot vest.

Personer som befinner seg innenfor DA området, skal:

- Kunne identifisere seg enten med flysertifikater, godkjente ID kort eller medlemskort til en av klubbene som har base på Kjeller.
- Kjøretøy som er eller skal inn på DA skal kunne vise fram kjøretillatelse for aktuell tur eller en generell kjøretillatelse som er gitt på permanent basis i form av kort eller portbrikke.
- Ved mistanke om tilstedeværelse av personer uten tilknytning til Småflyhavna, skal Flyplass-sjef, assisterende Flyplass-sjef eller Militært Politi kontaktes. Personen (e) skal holdes under oppsikt inntil en av de forannevnte instanser er ankommet.
- Ved avtalt flytur med passasjerer, er det fartøysjefs ansvar for at passasjerer er skikket til flyturen og ikke har en oppførsel som vekker mistanke om uredelige handlinger.
- Luftfartøy som står parkert på DA området skal før flyvning sjekkes ekstra grundig for om mulig sabotasje eller annen form for hærverk. Piloter og annet kvalifisert personell skal også sjekke tankanlegg og andre fasiliteter for hærverk eller andre unormale tilstander.
- DA området blir patruljert av det militæret en gang per døgn.
- Det er fire kameraer som overvåker området i alle retninger.



DA området Småflyhavna Kjeller.

5 BEREDSKAP

5.1 Introduksjon

FLO/Luft har normalt brann og havariberedskap kun når det foregår militære operasjoner, utenom dette dekkes tjenesten av sivile beredskapsressurser.

Målet med beredskapsplanen for flyplassen skal være å sikre at alle nødvendige og påbudte tiltak som måtte være påkrevet i forbindelse med en nødssituasjon eller ulykke blir ivaretatt på best mulig måte.

Rent praktisk er dette ivaretatt ved opprettelse av en beredskapsgruppe med medlemmer fra operatørene med fast tilhold på flyplassen. Oversikt over beredskapsgruppens medlemmer finnes i

Kapittel 10 og på oppslag i klubblokalene. Brann- og redningstjenesten på flyplassen er organisert i henhold til kravene i BSL E 4-4 §6(3) (beredskap uten krav om bemanning).

Se kapittel 10 for en fullstendig havariplan.

5.2 BEREDSKAPSPLAN

Varsling av krise / ulykke / alvorlig hendelse

Enhver som observerer en ulykke eller alvorlig hendelse skal straks varsle og assistere som følger:

1. Brannvesen varsles på telefon **110**. Meldingen til brannvesenet skal inneholde:
 - Tidspunktet for hendelsen
 - Stedsangivelse / posisjon (ref kart i kapittel 10)
 - Antall personer som er involvert
 - Kort beskrivelse av hendelsesforløpet

Politiet vil rutinemessig bli varslet av brannvesenet, men vil i tillegg ha behov for følgende informasjon:

- Dersom ulykken inkluderer luftfartøy eller kjøretøy: Registrering og type
 - Luftfartøyets/kjøretøyets eier
 - Fartøysjef/fører
 - Antall personer ombord
 - Skader på 3.manns eiendom
2. Ved behov varsle ambulanse/lege på telefon **113**.
 3. Varsle leder av beredskapsgruppen på flyplassen – se kapittel 10
 4. Varsle eier/klubb/operatør av involverte luftfartøy
 5. Varsle nærmeste lufttrafikkjeneste: Supervisor Røyken tlf 66792530
 6. Assistere beredskapsgruppen etter behov
 7. På ulykkesstedet:
 - Assistere skadet personell til lege/ambulanspersonell ankommer
 - Sperre av området og holde uvedkommende borte
 - Henvise presse/media til pressetalsmann / kriseleder
 - Samarbeide og om nødvendig, assistere politi og redningsmannskaper
 - Etter at skadede/forulykkede personer er fjernet, skal ulykkesstedet sikres, om nødvendig med vakthold slik at eventuelle bevis sikres

I lokalene til Oslo Flyveklubb og Nedre Romerike Flyklubb og hos de faste operatørene på flyplassen vil det være fullstendig telefonliste med telefonnummer til såvel interne som eksterne kontaktpersoner og hjelpeinstanser. Slik liste finnes også på Flyplass-sjefens kontor.

HUSK:

Brannvesenet skal varsles først ved en ulykke på flyplassen. Telefon nr. 110. Brannvesenet vil automatisk varsle politiet, men ambulanse/lege kan rekvireres separat på telefon nr. 113.

5.3 Beredskapsgruppens ansvar

- Beredskapsgruppens leder bestemmer hvem som skal uttale seg til media i forbindelse med hendelsen
- Beredskapsgruppens leder koordinerer arbeidet med politiet og evt. offentlig kriseteam
- Beredskapsgruppens leder delegerer ansvar for rapportering etc. til den operative enhet som er berørt av hendelsen. Rapporteringen skal skje i henhold til driftsreglene for den enhet som er berørt
- Beredskapsgruppens leder er ansvarlig for at ulykkesstedet sikres og om nødvendig å sørge for vakthold

- Beredskapsgruppens leder skal være ansvarlig for å tilkalle spesialhjelp dersom dette synes påkrevet eller noen ber om dette
- Det er viktig at beredskapsgruppen opptrer rolig og behersket. Forøvrig skal instruksene i BSL E 4-4 følges.

5.4 Rapportering

Varsling og rapportering av ulykker og hendelser skal utføres i henhold til BSL A 1-3. "Forskrift om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker mv". Normal pålegger det utøver personlig dvs fartøysjef å foreta varsling og rapportering. Formålet med rapportering er å forebygge ulykker og forbedre flysikkerheten, ikke å angi straffeansvar og skyld. I henhold til forskriftene er de rapporteringspliktige beskyttet mot negative konsekvenser av å rapportere gjennom reglene i Luftfartsloven kapittel XII.

En alvorlig hendelse er en uønsket situasjon som har skjedd på flyplassen og som under uheldige forhold kunne forårsaket et uhell eller en ulykke. Slike hendelser skal **alltid** rapporteres skriftlig til Flyplass-sjefen. Før en eventuell rapport sendes eksterne myndigheter/organisasjoner, skal alle involverte parter ha hatt anledning til å uttale seg om hendelsen til Flyplass-sjefen. Deretter skal styret i KAS gi sin anbefaling om hva som videre bør gjøres. Styrets anbefaling bør følges, men er ikke bindende for partene.

Rapporter om ulykker og alvorlige hendelser skal sendes både til Luftfartstilsynet og til Statens Havarikommisjon for Transport. Rapporter om andre hendelser (det vil si ikke alvorlige hendelser) skal bare sendes til Luftfartstilsynet. Flyplass-sjef har tilgang til systemer som ALTINN og OBSCOM for rapportering av hendelser.

6 DISIPLINÆRE REAKSJONER

Hvis ikke annet er avtalt med styret i KAS eller Flyplass-sjefen skal bestemmelsene i Driftshåndboken følges av alle brukere av flyplassen. Ved brudd på bestemmelsene kan dette bli påtalt av Flyplass-sjefen eller KAS. Ved alvorlige eller gjentakende brudd kan personer eller luftfartøy bli stengt ute fra flyplassen i en kortere eller lengre periode. Ved utestengning eller slettelse fra liste over luftfartøy med permanent oppholdstillatelse skal angjeldende person eller luftfartøyet eier gis mulighet til personlig å gi sitt syn i saken overfor KAS.

KAS forbeholder seg retten til hvis nødvendig å rapportere forhold til Luftfartstilsynet eller i grove tilfeller å levere politianmeldelse.

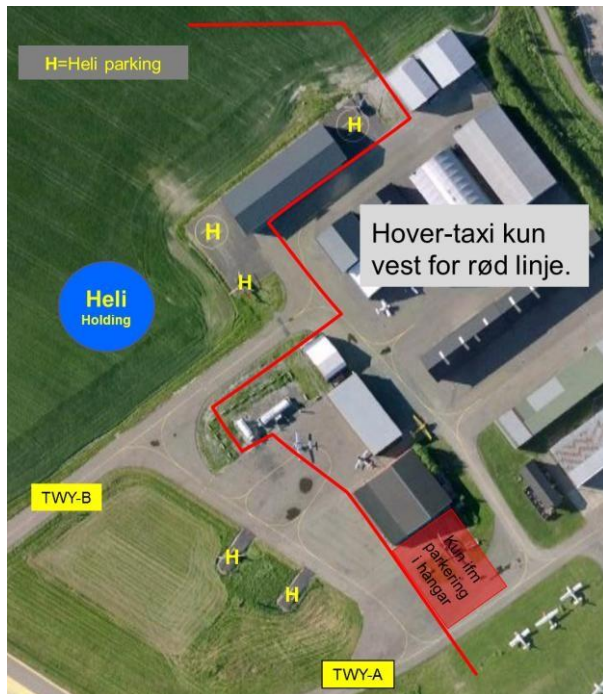
7 INSTRUKS FOR FLYPLASS-SJEF

1. Plassjefen oppnevnes av styret i Kjeller Aero Senter (KAS) og er i tjeneste underlagt KAS styre iht vilkår som beskrevet i en kontrakt.
2. Plassjefens oppgave er å bidra til at operative aktiviteter i Småflyhavna avvikles sikkert og effektivt, herunder:
 - a. Vedlikeholde prosedyrer, dokumentasjon og rutiner som sikrer at flyplassen til enhver tid tilfredsstillende konsesjonsvilkårene.
 - b. Være kontaktperson mot FLO/Flytryggingsoffiser gjennom blant annet kvartalsmøter
 - c. Besørge- eller påse regelmessig inspeksjon av manøverområdet og bane iht DHB for Kjeller.
 - d. Besvare henvendelser om PPR, og informere om gjeldende regler samt anvisning av parkeringsplass for gjestende luftfartøyer.
 - e. Meddele KAS om evt. brudd på regler for bruk av flyplassen
 - f. Være fast medlem av beredskapsgruppen på Kjeller.
 - g. Besørge/utføre plenklipp, snøbrøyting, søppelhåndtering og vedlikeholdsoppgaver på plassen
 - h. Drifte drivstoffanlegg iht BSL D 1-10 samt etter avtale med Air BP
 - i. Yte service ovenfor brukerne av Kjeller Småflyhavn

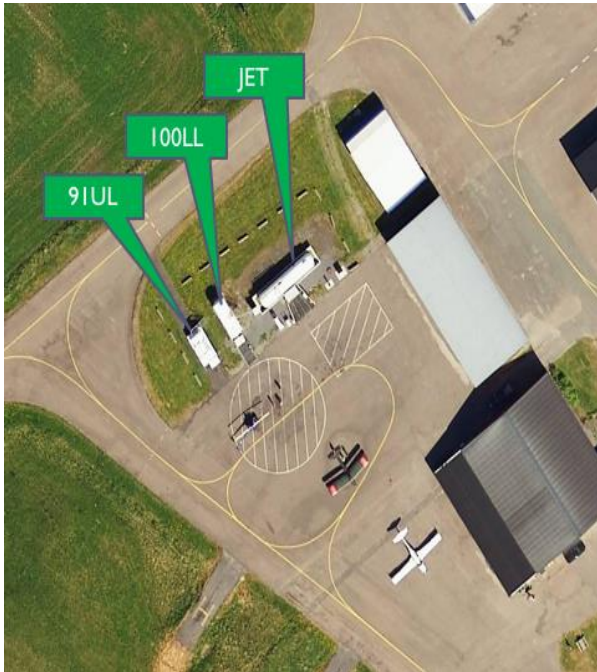
3. Plasssjefen skal videre utføre følgende administrative oppgaver:
 - a. Tildeler og føre register over piloter og fly, og sende ut krav om innbetaling av avgifter til KAS.
 - b. Være kontaktperson mot LT, Tollvesen, myndigheter og andre interessenter. Herunder føre oversikt over antall bevegelser på plassen.
 - c. Innen utgang av desember utarbeide forslag til årsbudsjett, inkl forslag til vedlikeholdsoppgaver og investeringer.
 - d. Motta og delta i behandling av rapporter om evt. uhell og hendelser.
 - e. Sørge for at selskapet regnskaper er i samsvar med lov og forskrifter, og styre økonomien etter styrets og eierens beslutning i budsjett. Videre fortløpende overlevere regnskapsbilag og filer til regnskapsfører på en ryddig og oversiktlig måte.
 - f. Bestille varer og tjenester iht mandat gitt av KAS styre.
 - g. Drifte KAS kontor med tilhørende utstyr inkl. web-side og web-kamera.
 - h. Forberede styre saker, rapportere økonomisk status og delta i styremøter
 - i. Delta på selskapet generalforsamling.

En assisterende Flyplass-sjef kan bli utpekt av KAS til å ivareta arbeidsoppgavene i Flyplass-sjefens fravær under ferie etc, samt være spesielt ansvarlig for oppdatering av denne DHB og operative oppgaver mot aktørene på Kjeller. KAS kan også engasjere en person til å utføre løpende vedlikeholdsoppgaver i Småflyhavna, som gressklipping, brøyting etc. Se kapittel 9 for kontakt-detajler.

8 OVERSIKTSBILDER



8.2 Helikopterparkering



8.3 Drivstoffanlegg

9 ADRESSER OG KONTAKTPERSONER

Funksjon	Navn	Telefon
Flyplass-sjef	Per Inge Evensen	90 56 24 16
Assisterende Flyplass-sjef	Christian Falck	91 57 74 23
KAS Vedlikehold	Oddmar Stenhaug	95 21 37 55
ENKJ Tårn	Herman Døhlen	63 89 90 33 91 14 87 14
KAS	Se www.kjellerflyplass.no	
ENKJ brannsjef		92 04 80 60
ENKJ vekten		63 89 90 28
Nedre Romerike Flyklubb	Se www.nrfk.org	
Oslo Flyveklubb	Se www.osloflyklubb.org	
Kjeller Flyhistoriske Forening		63 80 80 98
Fly1912		90 06 66 63
Aeromech AS	Dagfinn Andersen	90 19 29 58
Avitech AS	Lasse Andersen	41 55 17 67
Helitrans		63 80 11 00
Kjeller Sportsflyklubb		90 73 04 08
NOTAM Office		64 81 90 00
FLYMET		22 69 25 62
SHT		63 89 63 20
Luftfartstilsynet		75 58 50 00
Skedsmo Viltnemnd		46 89 05 20

10 HAVARIPLAN

10.1 Definisjon

Havariplanen gjelder som en veiledende plan over førsteinnsats som skal ytes ved Kjeller flyplass.

10.2 Ansvarshavende for bakkjetjenesten

Ansvar for utarbeidelse og oppfølging av havariplanen er pålagt Flyplass-sjefen eller den han/hun bemyndiger. Ansvarshavende skal overlevere og gjennomgå havariplanen med politiet og brannvesenet på Nedre Romerike. Likeledes skal det etableres rutiner og metoder som sikrer begge etatene adgang til plassen ved eventuell brann, havari eller lignende, selv om plassen skulle være ubemannet.

10.3 Varslingsansvar

I tilfelle det faste personell ikke er til stede påhviler det enhver som er vitne til en ulykke å opptre i samsvar med denne plan. Den som tar ansvar for at havariplanen blir fulgt betegnes som den ansvarlige person og den person skal koordinere førsteinnsatsen på plassen inntil politi og utrykningspersonell kommer.

10.4 Varslingsplan

Disse varsles etter gitt rekkefølge:

Ambulanse tlf **113**. AMK iverksetter trippelvarsling etter at de har mottatt melding om havari/ulykke. Romerike Politi tlf **112**. Politiet skal deretter rutinemessig varsle brann og ambulanse.

Nedre Romerike Brannvesen tlf **110**. Varslingsentralen skal deretter rutinemessig varsle politi og ambulanse.

Øvrige instanser:

Funksjon	Navn	Representerer	Telefon
Flyplass-sjef	Per Inge Evensen	KAS AS	905 62 416
	ENKJ brannsjef	FLO/Luft	920 48 060
	ENKJ vakta	FLO/Luft	638 99 028
	Geir Thyness	Helitrans	480 80 000

10.5 Beredskap

Ved varsling om havari / ulykke på eller i umiddelbar nærhet av plassen, skal tilgjengelig personell ta seg til ulykkes / havaristedet for å bekjempe brann, redde ombordværende, yte førstehjelp og deretter sikre skadestedet. Se havarikart for lokalisering og stedsangivelse om havariet finner sted utenfor flyplassområdet.

10.6 Brannslukkemidler

Foruten Forsvarets eget brannvesen, er flyplassen utstyrt med følgende brannslukkemidler 2 x 5 kg CO samt et 25kg pulverapparat, alle plassert ved og i nærheten av bensinanlegget. I tillegg er alle hangarer utstyrt med foreskrevet brannslukkerapparat. Det er i tillegg laget 10 slukkestasjoner sentralt satt opp i Småflyhavna. Slukkestasjonene inneholder enten et pulverapparat eller et CO₂, på enkelte stasjoner begge deler. Se oversiktsbilde i kapittel 4.4. Det er inngått en vedlikeholdsavtale med NOHA om årlig ettersyn av alt slukkemateriell i Småflyhavna.

10.7 Førstehjelpsutstyr

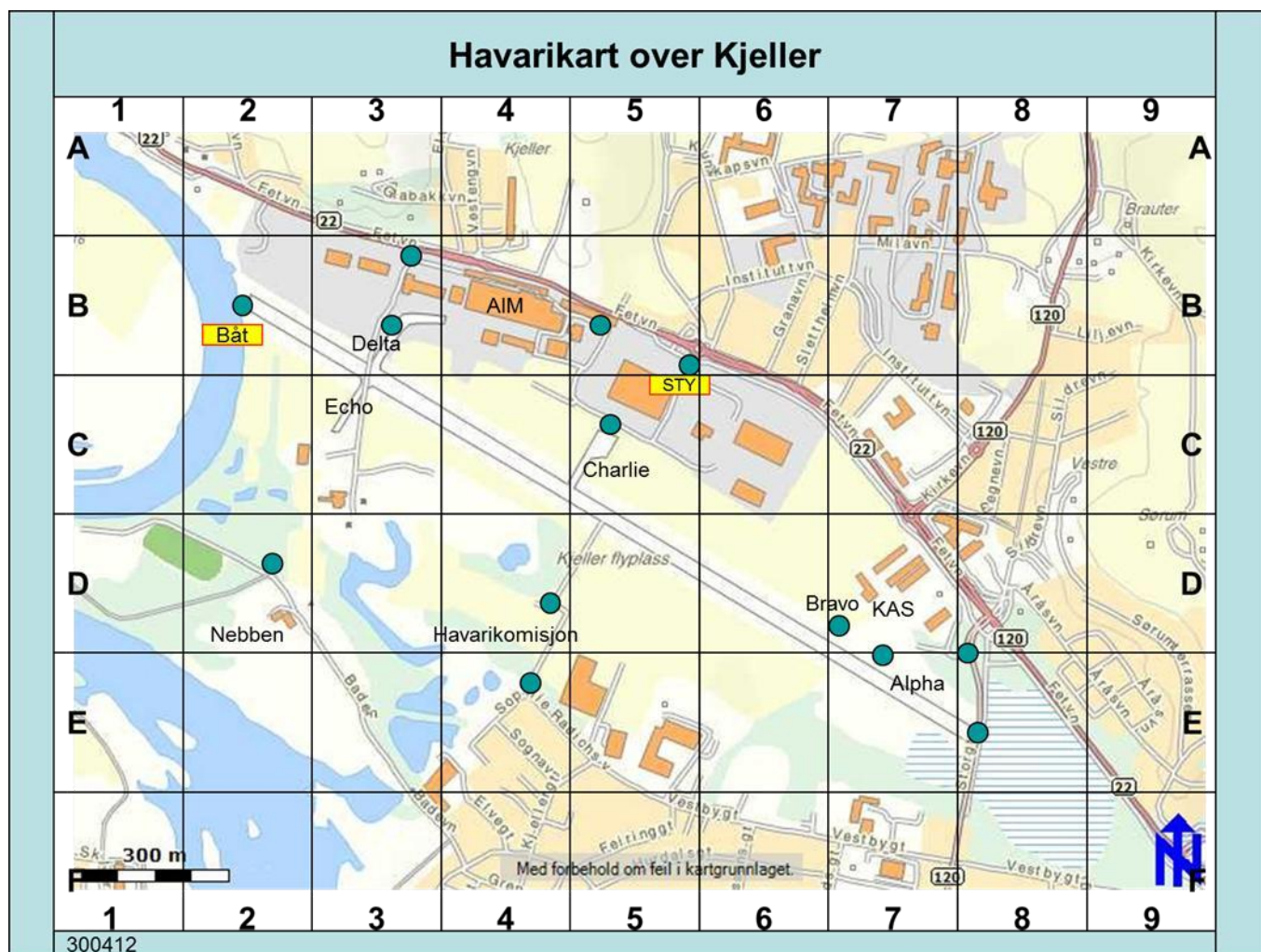
Førstehjelpsskrin ved bensinanlegget. Lommelykter i brannslukkarskap ved bensinanlegget.

Hjertestarter plassert i vinduskarm på Flyplass-sjefens kontor. Ved behov, knus ruta og hent hjertestarteren ut. Det er også en hjertestarter utenfor klubbytta til Nedre Romerike Flyklubb.

10.8 Distribusjon av havariplan.

- AMK Nedre Romerike.
- Nedre Romerike Politikammer.
- Nedre Romerike Brannvesen.
- Brukere av Småflyhavna Kjeller flyplass.
- BRP Kjeller

10.9 Havarikart



11 VFR ANBEFALINGER

Skissene som vist på de neste sidene er å betrakte som beste praksis for å ivareta sikker flyging og begrense støy for våre omgivelser.

Oppgitte maksimum og minsthøyder kan fravikes dersom vær- eller andre operative forhold tilsier det. TMA over Kjeller starter i 2500 fot og klarering fra Oslo APP må innhentes om man ønsker fly over denne høyden.

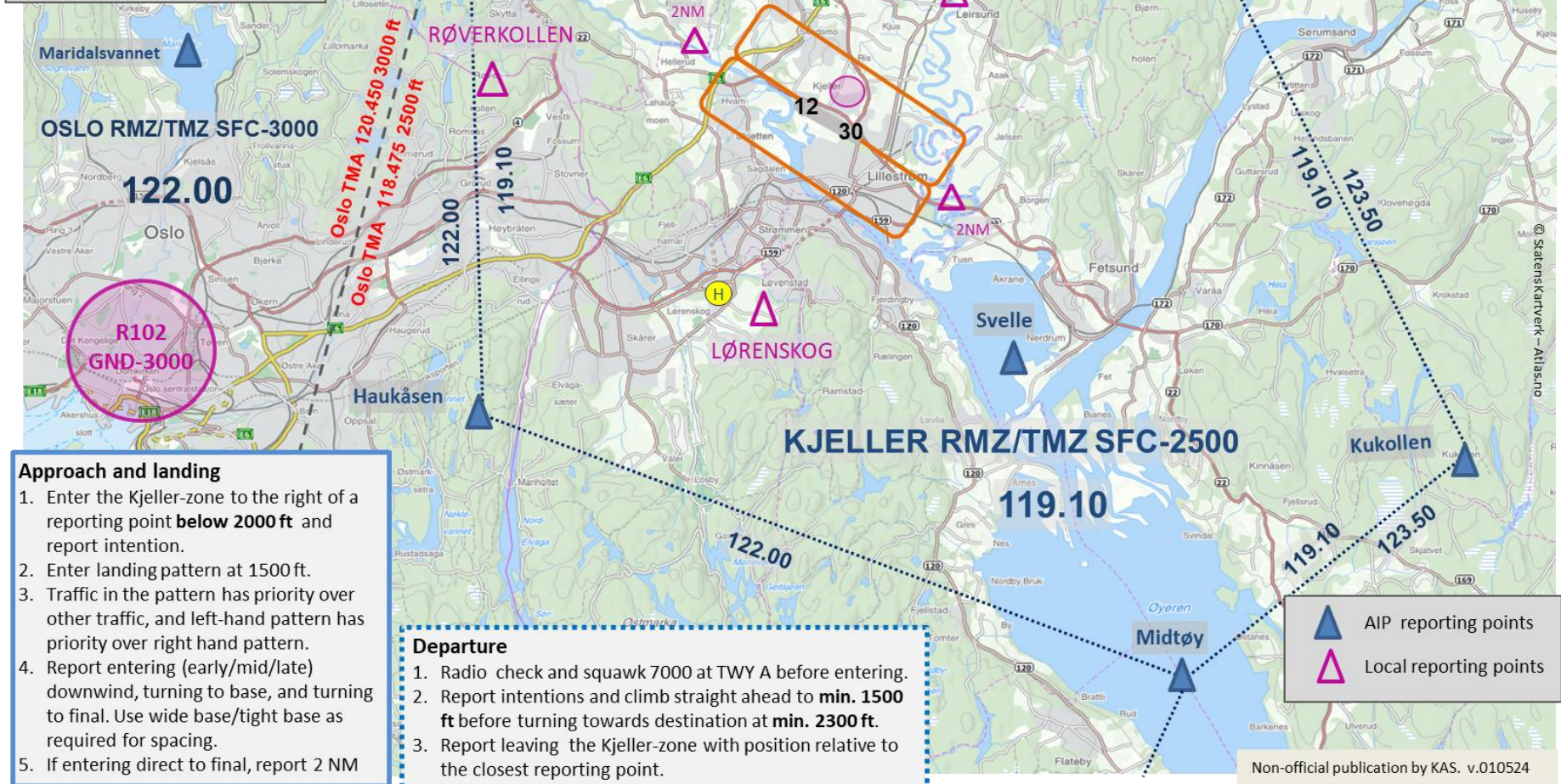
Prinsipper:

- Sikre separasjon mellom inn- og utgående trafikk
- Inngående <2000 fot, utgående >2300 fot og "høyrekjøring" ved rapporteringspunkt
- Sving etter avgang først over "pattern altitude" (1500 fot)
- Unngå kryssing av senterlinje nær flyplassen for inngående trafikk
- Velge traseer utenom mest bebygde områder (spesielt Lillestrøm/Strømmen og Fetsund)
- Redusere motorbruk/turtall hvis mulig

Kjeller (ENKJ)
RMZ/TMZ
SFC-2500
VFR recommendation

← 4 NM →

ENKJ open 08-22 (LT), VFR daylight with PPR (MyPPR.no or +47 905 62 416).
 RWY 12/30, 1350 m, elev 354 ft, T&G not allowed. Mil traffic mon-fri has priority
 Radio: 119.100 (transmit blind). OSLO TMA >2500 ft, 118.475
 Fuel: 91UL, 100LL and JET A1 – BP card only. More info: www.kjellerflyplass.no



Approach and landing

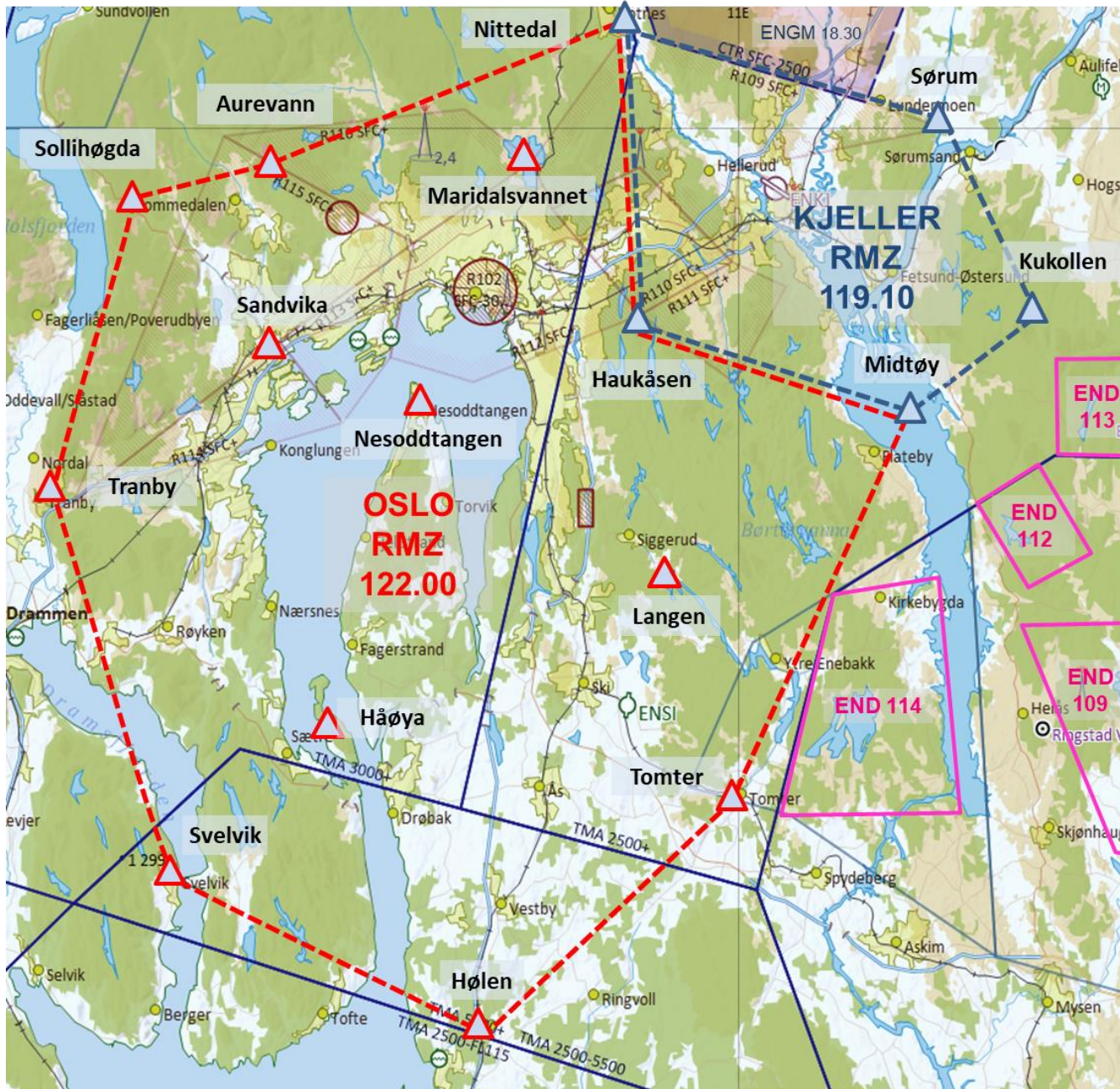
1. Enter the Kjeller-zone to the right of a reporting point **below 2000 ft** and report intention.
2. Enter landing pattern at 1500 ft.
3. Traffic in the pattern has priority over other traffic, and left-hand pattern has priority over right hand pattern.
4. Report entering (early/mid/late) downwind, turning to base, and turning to final. Use wide base/tight base as required for spacing.
5. If entering direct to final, report 2 NM

Departure

1. Radio check and squawk 7000 at TWY A before entering.
2. Report intentions and climb straight ahead to **min. 1500 ft** before turning towards destination at **min. 2300 ft**.
3. Report leaving the Kjeller-zone with position relative to the closest reporting point.

▲ AIP reporting points
 ▲ Local reporting points

Non-official publication by KAS. v.010524



Oslo and Kjeller RMZ/TMZ VFR recommendation by KAS

- Notes:**
1. RMZ/TMZ in G-airspace below 3000/2500 ft in west/east part.
 2. Keep to the right if passing close by reporting points (VRP).
 3. Report position relative to VRPs, incl. altitude and intention.
 4. Enter Kjeller-zone at/below 2000 ft.
 5. Exit Kjeller-zone above 2300 ft.

The airspace below TMA is uncontrolled, with no requirement for communication between aircraft and ATS, but the relevant RMZ frequency must be monitored, and blind transmissions sent. For aircraft with two radios or ability to monitor two frequencies, it is possible to contact Oslo Approach on 118.47 (east) or 120.45 (west) or Farris 134.35 (south) while monitoring the RMZ frequency. Use transponder with code 7000 in the RMZ zones.

Use frequency 123.5 in G airspace outside Oslo and Kjeller RMZ.

Caution: Training aircraft can operate in- and below danger areas ENDxxx. Request traffic information by Oslo Approach on 118.475 and monitor 123.5 if required to transit these areas.

Non-official publication by KAS. v.010524

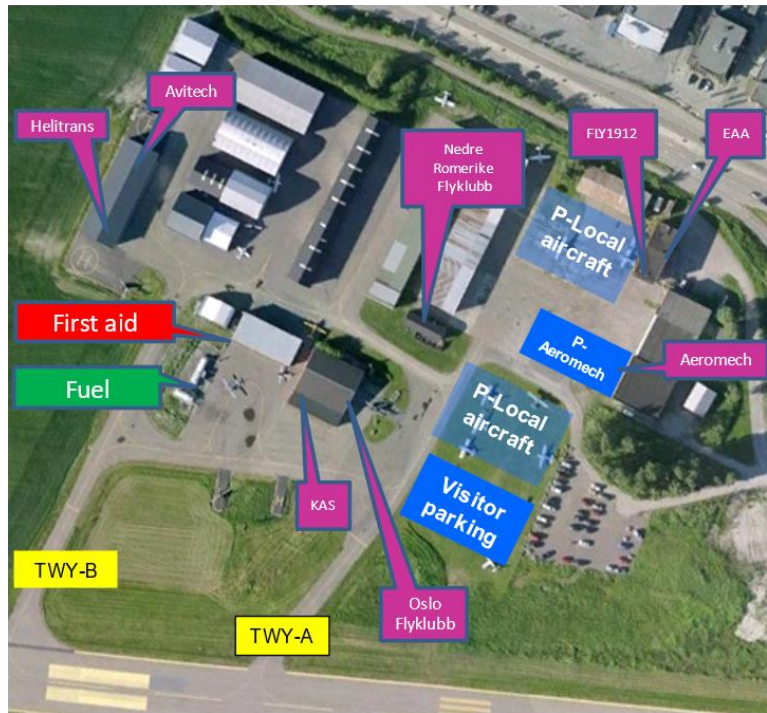
12 ENGLISH INFORMATION

Kjeller Airfield ENKJ

**PPR by Airport Manager
+ 47 905 62 416**

Welcome to Kjeller, Norway's largest GA airport with more than 100 years of operations. The airfield is located near Lillestrøm, about 20km NE of Oslo and is a combined military/civil airport with compulsory PPR. The airport is located in class G airspace (RMZ/TMZ), below the floor of Oslo TMA (2500 ft). The flying clubs are located in the civil area in the SE corner of the airfield.

For general information about flying in Norway, see the official briefings and AIP on www.ippc.no and the VFR guide on www.luftfartstilsynet.no. Also www.kjellerflyplass.no has further details of the airport.



Connections to/from Oslo:

Train from Lillestrøm railway station every 10-20 min workdays and 15-40 min weekends. 1.4 km walk to the railway station, turn right outside the gate and follow the street to the end.
Bus stop near the Circle-K gas station outside the gate with connection both to Lillestrøm and to Oslo.
Taxi 09080 approx NOK600-700. State clearly that you are by the flying clubs at Småflyhavna/Storgata 90.

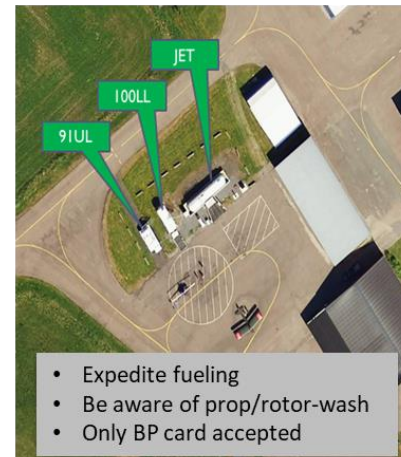
Kjeller airfield is to be used VFR only during daylight only but not outside 0800-2200LT. Notify Norwegian Customs min 4 hour prior to arrival from abroad by email to tollops@toll.no or by phone +47 22 86 02 00.

The tower is only manned during military operations, during which military traffic has priority. It is mandatory to listen and transmit blind on 119.10 while in the "Kjeller Zone", inside the VFR reporting points. Also keep a sharp lookout for helicopters and transiting aircraft that may not be on the Kjeller frequency.

Reduce rpm/throttle to minimize the noise impact and use landing light for better visibility. Touch&go is not allowed. Be aware that vintage aircraft sometime operates from the grass north of the RWY between TWY-B and TWY-C.

The airfield is closed when runway is covered with snow. It is normally no snow removal from noon Friday till morning Monday. Check with the Airport Manager if in doubt.

Landing Fee including parking the first night, a small fee for additional nights. Hangar space is normally not available for visiting airplanes.



Aviation Clubs:

Nedre Romerike Flyklubb www.nrfk.org
Kjeller Flyhistoriske Forening www.luftnett.org
Oslo Flyveklubb www.oslo.flyklubb.org
EAA Chapter 573 Norway www.eaa573.no
Fly1912: Tel +47 451 81 657

Commercial operators:

Repair: Aeromech AS, tel +47 63810980.
Repair: Avitech AS, tel +47 41551767
Helitrans A/S, tel +47 63 801100

Useful numbers:

TAXI: 09080
Notam +47 64 8190 00
Met +47 22 69 25 62
Customs: +47 22 17 18 17
EMERGENCY 113

v.010524

13 KONTROLLSKJEMA FOR KJELLER FLYPLASS

DATO	RWY	TWY	VINDPØLSE	SHS	OSP	FOD	SNØ	IS	SIGN

- Sjekke rullebanes beskaffenhet herunder snødybde om det er aktuelt
- Sjekke banen for løse gjenstander (**FOD**). Er disse gjenstandene av en slik art at de kan være deler fra et luftfartøy, skal en teknisk sakkyndig kontaktes for kontroll
- Sjekke sikkerhetssonens beskaffenhet (**SHS**)
- Sjekke vindpølse
- Sjekke takseveier og oppstillingsplasser (**OSP**) for løse eller gjensatte gjenstander som kan være til hinder for luftfartøy i bevegelse.
- Sjekke røde hinderlys på porten mot Storgata.
- Sjekke om det uten varsel kan ha blitt satt opp kraner eller andre hindre i inn- og utflyvningssoner.
- Avvik: