

GEN 3.3 Lufttrafikkjenestens Oppbygging

GEN 3.3 Air traffic services

1 Ansvarlig for tjenesteutøvelsen

Avinor er ansvarlig for å yte lufttrafikkjeneste i Norge.

Tjenesten blir ytet iht. bestemmelsene i følgende ICAO-dokumenter:

Annex 2	Rules of the Air
Annex 10	Aeronautical Telecommunications
Annex 11	Air Traffic Services
Doc 4444	Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (PANS-ATM)
Doc 8168	Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (PANS-OPS)
Doc 7030	Regional Supplementary Procedures

Avvik fra disse bestemmelsene er beskrevet i GEN 1.7

2 Ansvarsområde

Norske ATS-enheter yter lufttrafikkjeneste i luftrommet over norsk territorium samt over tilstøtende internasjonale farvann. Området er inndelt i følgende flygeinformasjonsregioner:

Norway	FIR
Bodø	OFIR

Storbritannia, Sverige og Norge har inngått avtaler hvor Norge påtar seg ansvaret for å yte lufttrafikkjeneste til alle luftfartøyer i områder som definert i ENR 2.2 para 5.

Generelt sett er lufttrafikkjenestens organisasjon og regelverk i samsvar med ICAOs normer.

1 Responsible service

Avinor is responsible for the administration and operation of the air traffic services in Norway.

The services are provided in accordance with the provisions contained in the following ICAO documents:

Differences to these provisions are detailed in subsection GEN 1.7

2 Area of responsibility

Norwegian ATS-units provide air traffic services within the airspace over Norwegian territory, including adjacent international waters. The entire area is divided into the following FIR:

UK, Sweden and Norway have reached agreements according to which Norway is responsible for the provision of ATS in areas defined in ENR 2.2 para 5.

In general, the air traffic rules and procedures in force and the organization of air traffic services are in conformity with ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures.

3 Tjenestetyper

3.1 Flygeinformasjonsregioner

Anm.: Flygeinformasjons- og alarmtjeneste innenfor en flygeinformasjonsregion ytes normalt av en kontrollsentral. I luftrommet under nedre grense blir tjenesten utøvet av angjeldende TWR/APP innenfor vedkommende enhets tjenestetid.

Innenfor en Trafikkinformasjonszone (TIZ) og Trafikkinformasjonsområde (TIA) blir tjenesten utøvet av den relevante lufttrafikkjenesteenheter.

3.2 Kontrollert luftrom

- Kontrollområder

Kontrollområdene i Norge består av øvre og nedre kontrollområder, Bodø OCA øvre og nedre luftleder, samt terminalområder som angitt i ENR 2.1 og ENR 3.1.

- Kontrollsoner

Kontrollsoner i Norge er beskrevet i AD 2.

Anm.: ENR 2.1, ENR 3 og AD 2 inneholder også opplysninger om klassifiseringen av kontrollerte luftrom.

3.3 Trafikkinformasjonszone/-område (TIZ/TIA)

Trafikkinformasjonszone (TIZ) og Trafikkinformasjonsområde (TIA) er et ikke-kontrollert luftrom av bestemte dimensjoner med krav til toveis radiokommunikasjon, der det ytes flygeinformasjonstjeneste og alarmtjeneste. For utstrekning av TIA se ENR 2.2 og for TIZ se AD 2

4 AFIS og HFIS

4.1 Lokal flygeinformasjonstjeneste (AFIS)

4.1.1 Generelle opplysninger:

Ved en del norske flyplasser ytes kun flygeinformasjonstjeneste og alarmtjeneste til luftfartøyer før avgang, på manøvreringsområdet og under flyging innenfor en TIZ/TIA. Tjenesten innenfor en TIZ utøves normalt av en AFIS-enhet. Tjenesten innenfor en TIA utøves normalt av en kontrollsentral.

Flyplasser hvor AFIS-tjeneste ytes faller ikke inn under begrepet "kontrollerte flyplasser", og fartøysjefer er selv ansvarlige for å unngå kollisjon med annen trafikk.

Anm.: Hvor TIA ennå ikke er opprettet vil vedkommende AFIS-enhet også yte angjeldende tjenester til kjent trafikk utenfor TIZ, begrenset til de deler av luftrommet som naturlig nyttes ved innflyging til og utflyging fra flyplassen, med mindre disse tjenester forstås av en annen enhet av lufttrafikkjenesten, f.eks. hvis disse deler av flygingen finner sted i kontrollert luftrom.

3 Types of services

3.1 Flight Information Regions

Note: Flight information and alerting service within a FIR is normally provided by an ACC. Within the airspace located below the lower limits of terminal control areas the service will be provided by the appropriate TWR/APP within the hours of service of that unit.

Within a Traffic Information Zone (TIZ) and Traffic Information Area (TIA) the service will be provided by the appropriate ATS unit.

3.2 Controlled Airspace

- Control Areas

Control Areas in Norway comprise upper and lower control areas, Bodø OCA upper and lower airways, and terminal control areas as stated in ENR 2.1 and ENR 3.1.

- Control Zones

Control zones in Norway are described in AD 2.

Note: ENR 2.1, ENR 3 and AD 2 also contain information regarding classification of controlled airspace.

3.3 Traffic Information Zone/Area (TIZ/TIA)

Traffic Information Zone (TIZ) and Traffic Information Area (TIA) are airspace of defined dimensions within which two-way radio communication is required and Flight Information Service and alerting service is provided. For lateral/vertical limits of TIA see ENR 2.2 and for TIZ see AD 2.

4 AFIS and HFIS

4.1 Aerodrome Flight Information Service (AFIS)

4.1.1 General Information:

At some Norwegian aerodromes, flight information service and alerting services (AFIS) are only provided to aircraft before departure, on the manoeuvring area, and within a TIZ/TIA. The service within a TIZ is normally provided by an AFIS-unit. The service within a TIA is normally provided by an ACC.

Aerodromes where AFIS-service is provided are not "controlled aerodromes", and the responsibility for collision avoidance rests with the pilot-in-command.

Note: Where a TIA has not yet been established, the appropriate AFIS unit will provide relevant services to known traffic operating outside the TIZ, limited to those portions of the airspace normally used during approach to or departure from the aerodrome, unless such services are provided by another unit of the air traffic services, e.g. if these parts of the flight are conducted within controlled airspace.

NORSK

ENGLISH

En AFIS-enhet kan ha ATS-overvåkingsutstyr tilgjengelig. Den type tjeneste som en AFIS-enhet yter og ansvarsforholdene knyttet til denne tjenesten endres ikke som følge av at ATS-overvåkingsutstyr er tilgjengelig ved enheten.

ATS overvåkingsutstyr ved en AFIS-enhet muliggjør:

- bruk av klokkeметoden ved angivelse av posisjonen til luftfartøyer som kan utgjøre en konflikt
- informasjon til identifiserte luftfartøy om observerte avvik fra forventet flygebane*
- assistanse til identifiserte VFR-flyginger som er usikre på sin posisjon

* For eksempel avvik mellom rapportert posisjon og observert posisjon eller andre unormale omstendigheter.

En flyger kan under flyging ved en AFIS-flyplass foreta høyresvinger i forbindelse med avgang og landing dersom dette kan skje uten fare for den øvrige trafikk og AFIS-enheten er informert. REF BSL F 1-1 § 8.

4.1.2 De tjenester som ytes av en AFIS-enhet omfatter:

4.1.2.1 Formidling av ATC-klareringer.

4.1.2.2 Opplysninger om følgende forhold som anses nødvendig i angjeldende tilfelle:

4.1.2.2.1 Annen kjent trafikk:

- a) flytype
- b) posisjon
- c) høyde eller flygenivå
- d) flygeretning
- e) beregnet tidspunkt over geografisk posisjon, navigasjonshjelpemiddel eller flyplassen.

4.1.2.2.2 Meteorologiske forhold:

- a) vindstyrke og vindretning
- b) bakkesikt
- c) aktuelt vær
- d) skydekke (skymengde, type og høyde)
- e) lufttrykk (QNH)
- f) lufttemperatur

4.1.2.2.3 Flyplassens tilgjengelighet og dens hjelpemidler:

- a) anleggs- eller vedlikeholdsarbeider på eller i umiddelbar nærhet av ferdselsområdet,
- b) ujevn eller ødelagt overflate på en rullebane, taksebane eller oppstillingsplattform uten hensyn til hvorvidt den er avmerket eller ikke,
- c) snø, is eller snøslaps på rulle-, taksebaner eller oppstillingsplattform,
- d) vann på rulle-, taksebaner eller oppstillingsplattform,

An AFIS-unit may have ATS surveillance equipment available. The service provided by an AFIS-unit and the responsibilities therein are unaltered by the fact that ATS surveillance equipment are available at the unit.

The surveillance equipment at an AFIS-unit will render possible:

- Providing traffic information using the “clock method” to give position of other aircraft that may be constitute a conflict
- Information to identified aircraft regarding observed deviation from expected track*
- Assistance to identified VFR flights which are uncertain of their position

* e.g. deviation between reported and observed position or other unusual circumstances.

A pilot may, when flying at an AFIS airport, make right turns when approaching for a landing or after take-off, provided other aircraft will not be endangered and the AFIS unit has been informed. REF BSL F 1-1 § 8.

4.1.2 The services provided by an AFIS-unit comprise:

4.1.2.1 Relay of ATC clearances.

4.1.2.2 Information, as necessary, concerning the circumstances mentioned below:

4.1.2.2.1 Other known traffic:

- a) type of aircraft
- b) position
- c) altitude or flight level
- d) direction of flight
- e) estimated time over geographical position, navigational aid or the aerodrome.

4.1.2.2.2 Meteorological conditions:

- a) wind-direction and speed
- b) ground visibility
- c) present weather
- d) ceiling (amount, type and height)
- e) altimeter setting (QNH)
- f) air temperature

4.1.2.2.3 Serviceability of the aerodrome and its facilities:

- a) construction or maintenance work on, or immediately adjacent to, the movement area,
- b) rough or broken surface on a runway, taxiway or an apron, regardless whether it is marked or not,
- c) snow, slush or ice on runway, taxiway or apron,
- d) water on runway, taxiway or apron,

NORSK

ENGLISH

- e) snøfonner eller snødriver i nærheten av rulle-,
- f) taksebaner eller oppstillingsplattform,
- g) andre fareforhold av midlertidig karakter, herunder fugler på bakken eller i luften samt parkerte luftfartøyer,
- h) feil eller uregelmessigheter ved flyplassens navigasjonshjelpemidler,
- i) feil eller uregelmessigheter ved flyplassens lyssystem.

4.1.2.2.4 Opplysninger om andre forhold av betydning for en sikker manøvrering innenfor det område hvor AFIS-enheten utøver sin tjeneste.

4.1.2.2.5 QDM når AFIS-enheten er utstyrt med godkjent peileutstyr.

4.1.3 Radiokommunikasjon i TIZ/TIA

4.1.3.1 Luftfartøy som skal fly innenfor TIZ/TIA skal etablere og opprettholde to-veis radiokommunikasjon med ansvarlig lufttrafikkjenesteenhet, unntatt når flygingen skjer utenom kunngjorte tjenestetider og tjenestetiden ikke er utvidet (jfr. pkt. 4.1.3.3).

4.1.3.2 Radiokommunikasjon skal etableres i så god tid med angjeldende lufttrafikkjenesteenhet at eventuell trafikkinformasjon og andre opplysninger av interesse kan gis før flyging i TIZ/TIA finner sted. Flygeren skal ved første kontakt oppgi luftfartøyets posisjon, høyde og intensjoner.

Anm.: Da utøvelse av AFIS ikke fritar fartøysjefen fra ansvaret for å unngå kollisjon med annen trafikk ved flyging innenfor TIZ/TIA, understrekes behovet for alltid å alltid vise aktsomhet og holde utkikk etter potensielle kollisjonsfarer.

4.1.3.3 Før flyging finner sted i TIZ/TIA utenom de kunngjorte tjenestetider for vedkommende lufttrafikkjenesteenhet, skal flygeren forsøke å bringe på det rene om tjenestetiden er utvidet.

4.1.4 Utøvelse av AFIS-tjeneste

4.1.4.1 Informasjonsutveksling

Den tjeneste som ytes er avhengig av at den enkelte AFIS-enhet mottar opplysninger om enhver flyging innenfor angjeldende luftrum som kan være av betydning for utøvelse av en effektiv informasjonstjeneste til all trafikk innenfor angjeldende TIZ /TIA.

Viktigheten av at fartøysjefen informerer vedkommende AFIS-enhet dersom den oppgitte rullebane i bruk ikke vil bli benyttet for avgang eller landing samt når frekvensen forlades og flygingen vil fortsette inn i luftrum hvor to-veis samband med enheten ikke kreves, understrekes.

Flygere skal gi posisjonsmeldinger med dertil hørende detaljer som må anses viktige for at AFIS-enheten skal kunne gi trafikkinformasjon til alle flyginger som kan være i konflikt med hverandre.

e) snow banks or drifts adjacent to runway, taxiway or apron,

f) other temporary hazards, including parked aircraft and birds on the ground or in the air,

g) unserviceability or unreliability of the aerodrome navigational aids,

h) failure or irregular functioning of the aerodrome lighting system.

4.1.2.2.4 Other relevant information of importance to aircraft manoeuvring within the area where the AFIS-unit is providing service.

4.1.2.2.5 QDM when the AFIS-unit is equipped with approved direction-finding equipment.

4.1.3 Radio Communication in TIZ/TIA

4.1.3.1 Aircraft intending to conduct flight within TIZ/TIA shall establish and maintain two-way radio communication with the appropriate ATS unit except when the flight takes place outside the published hours of service, provided the hours of service have not been extended (para 4.1.3.3 refers).

4.1.3.2 Radio communication shall be established with the appropriate ATS unit early enough to permit any traffic information and other relevant information to be received prior to entering a TIZ/TIA. The pilot shall on initial contact, report position, level or altitude and intentions.

Note: Since provision of AFIS does not relieve the pilot-in-command from the responsibility of avoiding collision with other traffic when operating within the TIZ/TIA, the need for vigilance in order to detect potential collision hazards is emphasized.

4.1.3.3 Prior to conducting flights within TIZ/TIA outside the published hours of service for the appropriate ATS unit, the pilot shall attempt to establish whether the hours of service are extended.

4.1.4 Provision of AFIS

4.1.4.1 Exchange of information

The service provided depends on the relevant AFIS unit being provided with relevant information for flights within the area concerned in order for the unit to provide all flights within TIZ/TIA with an adequate flight information service.

The importance of informing the appropriate AFIS unit in case runway in use stated by the unit will not be used for take-off or landing, and when leaving the frequency to continue the flight into airspace where two-way communication with the AFIS unit is not required, is emphasized.

Pilots shall provide the AFIS unit with position reports and pertinent related details considered essential to enable the unit to pass traffic information to all flights which may constitute a conflict to each other.

NORSK

ENGLISH

Opplysninger fra flygeren om intensjoner når det gjelder den videre flyging er viktig og forutsettes gitt til AFIS-enheten tidsnok til at relevant informasjon kan gis til andre luftfartøyer i tide.

- 4.1.4.2 Forholdsregler når rullebanen ikke er tilgjengelig eller kun tilgjengelig for oppstilling i avgangsposisjon.

Når et luftfartøy har mottatt opplysninger om at rullebanen ikke er tilgjengelig (RUNWAY OCCUPIED), forutsettes luftfartøyet å innrette flygingen slik i forhold til annen trafikk som har fått opplyst at rullebanen er tilgjengelig (RUNWAY FREE) at sistnevnte kan manøvrere i trygg forvisning om at dette er tilfelle.

Et luftfartøy som således befinner seg på bakken og mottar opplysning om at rullebanen er opptatt, forutsettes å holde klar av rullebanen inntil opplysninger mottas fra AFIS-enheten om at rullebanen er tilgjengelig.

Når et luftfartøy har mottatt opplysninger om at rullebanen kun er tilgjengelig for oppstilling i avgangsposisjon (RUNWAY AVAILABLE FOR LINE UP), forutsettes luftfartøyet å stille opp i avgangsposisjon for bane i bruk og avvente inntil opplysninger mottas fra AFIS-enheten om at rullebanen er tilgjengelig for avgang (RUNWAY FREE).

- 4.1.5 Fraseologi ved flyplass der AFIS er etablert

En AFIS-enhet skal identifiseres ved navnet på flyplassen samt ordet INFORMATION, f.eks, VALAN INFORMATION.

Ved flyplass der AFIS er etablert skal AFIS benytte relevant fraseologi fra PANS-ATM kapittel 12 og BSL G 8-1. Ved videreformidling av ATC-klareringer skal alltid utsteders navn inkluderes, REF PANS-ATM punkt 12.3.2.1 bokstav a. Krav knyttet til tilbakelesing følger av BSL G 8-1 § 5 tredje ledd. I tillegg er følgende fraseologi tilgjengelig:

- a) RUNWAY IN USE (nummer)
- b) RUNWAY FREE
- c) RUNWAY OCCUPIED (årsak)
- d) (årsak til at rullebanen ikke er klar) RUNWAY AVAILABLE FOR LINE-UP (eller TAXI eller TOWING)
- e) REPORT POSITION (eller ALTITUDE eller LEVEL)
- f) REPORT PASSING (høyde/nivå)

Anm. 1: Når AFIS-enheten opplyser om rullebane i bruk ("runway in use") indikerer det hvilken bane som anses best egnet. Det hensyntas flytype, vindretning og -hastigheter, trafikkforhold etc. Flygeren skal informere AFIS-enheten dersom "rullebane i bruk" ikke vil bli benyttet.

Information from the pilot as to the intention of the flight is important and should be passed to the AFIS unit early enough to permit appropriate information to be passed to other traffic in due time.

- 4.1.4.2 Measures to be taken when runway is not available or only available for line up

When an aircraft has received information that the runway is not available (RUNWAY OCCUPIED), the aircraft is expected to arrange its flight in a manner with respect to other traffic having received information that the runway is available (RUNWAY FREE), that will permit the latter to operate resting assured that this really is the case.

An aircraft operating on the ground, having received information that the runway is occupied, is expected to remain clear of the runway until such time it is informed by the AFIS unit that the runway is available.

When an aircraft has received information that the runway is available only for line up (RUNWAY AVAILABLE FOR LINE UP), the aircraft is expected to line up, in accordance with runway in use, and wait until having received information from the AFIS unit that the runway is available for take-off (RUNWAY FREE).

- 4.1.5 Phraseology at airports where AFIS is provided

An AFIS unit shall be identified by the name of the aerodrome followed by the word INFORMATION, e.g. VALAN INFORMATION.

At airports where AFIS are established, the AFIS unit shall use relevant phraseology from ICAO Doc 4444, PANS-ATM Chapter 12 and BSL G 8-1. When relaying ATC clearances, the name of the issuing unit shall be included. Requirements for read-back are described in BSL G 8-1, reference is made to AIP GEN 1.7. In addition, the following phraseology is available:

- a) RUNWAY IN USE (number)
- b) RUNWAY FREE
- c) RUNWAY OCCUPIED (reason)
- d) (reason why the runway is not free) RUNWAY AVAILABLE FOR LINE-UP (or TAXI or TOWING)
- e) REPORT POSITION (or ALTITUDE, or LEVEL)
- f) REPORT PASSING (altitude/level)

Note 1: Information regarding "runway in use" as given by the AFIS-unit, indicates which runway the unit considers most suitable, considering type of aircraft, wind direction and speed, traffic conditions etc. The pilot shall inform the AFIS-unit in case "runway in use" will not be used.

NORSK

ENGLISH

Anm. 2: Frasen i b) "RUNWAY FREE" skal kun benyttes for bevegelser på rullebanen som er knyttet til avgang og landing.

Anm. 3: Frasen i d) "RUNWAY AVAILABLE FOR LINE UP" muliggjør samtidig bruk av rullebanen, for eksempel at et luftfartøy kan stille opp i avgangsposisjon mens et annet ruller ut etter landing.

4.1.6 Signaler

Lyssignaler gitt til luftfartøyer som har fått svikt i sambandet, er som angitt nedenfor:

Note 2: The phrase in b) "RUNWAY FREE" shall only be used for movements on the runway connected to landing and departure.

Note 3: The phrase in d) "RUNWAY AVAILABLE FOR LINE UP" allows for simultaneous use of the runway, e.g. one aircraft lining up whilst another aircraft rolls out after landing.

4.1.6 Signals

Light signals, given to aircraft experiencing radio communications failure, are prescribed below

<i>Innsiktet lyssignal / Light signal</i>	<i>Til luftfartøyer under flyging / Aircraft in flight</i>	<i>Til luftfartøyer på bakken / Aircraft on ground</i>
1	2	3
En serie grønne blink / Series of green flashes	"Returner for landing" (dette signal vil ikke bli fulgt av fast grønt) / "Return for landing" (this signal will not be followed by steady green)	
En serie røde blink / Series of red flashes	"Flyplassen ubrukbar" / "Aerodrome unserviceable"	
En serie hvite blink / Series of white flashes		"Returner til utgangspunktet" / "Return to starting point at the aerodrome"

I tilfelle hvor luftfartøy på annen ikke måte kan bli advart mot en plutselig oppstått situasjon som innebærer direkte fare for personer og/eller materiell, vil AFIS-enheten i visse tilfelle dessuten benytte følgende lyssignaler:

In certain cases where aircraft cannot otherwise be warned of a situation which involves immediate danger to persons and/or material, the AFIS-unit will in addition to signals prescribed above, make use of following light signals.

<i>Innsiktet lyssignal / Light signal</i>	<i>Til luftfartøyer under flyging / Aircraft in flight</i>	<i>Til luftfartøyer på bakken / Aircraft on ground</i>
1	2	3
Fast rødt / Steady red		"Stopp" / "Stop"
<i>Pyroteknisk lys / Pyrotechnical light</i>	<i>Til luftfartøyer under flyging / Aircraft in flight</i>	<i>Til luftfartøyer på bakken / Aircraft on ground</i>
1	2	3
Rødt pyroteknisk lys / Red pyrotechnical light	"Landing utilrådelig, foreta ny landingsrunde" / "Landing not advisable. Make another landing circuit"	

NORSK

ENGLISH

4.2 Helikopterinformasjonstjeneste (HFIS)

4.2.1 HFIS-enhet

En enhet som yter flygeinformasjons- og alarmtjeneste til helikoptre ved landing og avgang fra et helikopterdekk og til luftfartøy innenfor en trafikkzone for helikopter (HTZ).

Anm.: En HFIS-enhets funksjoner tilsvarer de funksjoner som utføres av en AFIS-enhet, men enheten er etablert ved en innretning offshore.

Anm.: En HTZ kan være opprettet uten at det nødvendigvis utøves lufttrafikkjeneste av en HFIS-enhet innenfor luftrommet.

4.2.1.1 Lufttrafikkjeneste av en HFIS-enhet ytes innenfor følgende trafikksoner for helikopter (HTZ):

- Ekofisk
- Tampen

For kommunikasjon med nevnte enheter nyttes kallesignal og frekvenser som følger:

- Ekofisk INFORMATION 130.550 MHZ
- Tampen INFORMATION 129.675 MHZ

Nedenfor angitte VHF frekvenser nyttes i og under FL 85 i Nordsjøen hvor Norge er ansvarlig for lufttrafikkjeneste:

Sør av Staffjord CTA og vest av Flesland TMA og Sola TMA: 128.000 MHZ
I, under og nord av Staffjord CTA og vest av Florø TIA og Z10: 125.550 MHZ

Luftfartøy som flyr inn i eller i nærheten av en HTZ, samt luftfartøy som flyr i nærheten av HMR, anmodes om å etablere radiokontakt med relevant enhet av lufttrafikkjenesten (HFIS eller ACC), slik at utveksling av trafikkinformasjoner kan bidra til å opprettholde en høyest mulig grad av flysikkerhet.

5 Minimum flygehøyde

Vil bli utgitt senere.

4.2 Helicopter Flight Information Services (HFIS)

4.2.1 HFIS-unit

A unit providing flight information and alerting services to helicopters at landing and departure from a helicopter deck, and to aircraft flying within a Traffic Zone (HTZ).

Note: The existence of a HTZ does not necessarily imply the provision of ATS from a HFIS unit established at an offshore installation.

Note: The existence of a HTZ does not necessarily imply the provision of ATS from a HFIS-unit within the airspace.

4.2.1.1 ATS from a HFIS-unit is provided within the following Helicopter Traffic Zones (HTZ):

- Ekofisk
- Tampen

The following call signs and frequencies shall be used in communication with the above mentioned units:

- Ekofisk INFORMATION 130.550 MHZ
- Tampen INFORMATION 129.675 MHZ

The below mentioned frequencies are used at FL 85 and below in the North Sea where Norway is responsible for providing ATS:

South of Staffjord CTA and west of Flesland TMA and Sola TMA: 128.000 MHZ
In, below and north of Staffjord CTA and west of Florø TIA and Z10 125.550 MHZ

Aircraft entering or flying in close proximity to a HTZ, as well as flying close to HMR, are requested to establish radio contact with the appropriate ATS unit (HFIS or ACC), in order that the exchange of flight information will ensure a highest possible level of flight safety.

5 Minimum flight altitude

To be issued at a later date.

6 Adresseliste for ATS-enheter

6 ATS units address list

<i>ATS unit</i>	<i>Postal address</i>	<i>TEL</i>	<i>FAX</i>	<i>e-mail address</i>	<i>AFS address</i>	<i>web site</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
Alta TWR	Avinor, Alta TWR, 9509 Alta	78 43 03 52	NIL	enat.atc@avinor.no	ENATZTZX	
Anda AFIS	Avinor, Anda AFIS, Pb. 256, 6823 Sandane	57 86 94 22	NIL	twr.ensd@avinor.no	ENSDZTZX	
Andøya TWR	Avinor, Andøya TWR, Postboks 85, 8480 Andenes	76 11 62 72	NIL	enan.atc@avinor.no	ENANZTZX	
Banak TWR	Avinor, Banak TWR, 9700 Lakselv	78 46 12 44	NIL	enna.atc@avinor.no	ENNAZTZX	
Bardufoss TWR	Avinor, Bardufoss TWR, 9325 Bardufoss	67 03 43 95	NIL	endu.atc@avinor.no	ENDUZTZX	
Berlevåg AFIS	Avinor, Berlevåg AFIS, Pb. 179, 9980 Berlevåg	78 98 11 99	NIL		ENBVZTZX	
Bodø TWR	Avinor, Bodø TWR, 8041 Bodø	75 54 29 50	NIL	enbo.atc@avinor.no	ENBOZTZX	
Bodø FMP	Avinor Flysikring AS, avd. Bodø kontrollsentral, Olav V gate, 8041 Bodø	75 54 29 00	NIL	supervisor.atcc.bodo@avinor.no		
Bringeland AFIS	Avinor, Bringeland AFIS, 6977 Bygstad	57 71 79 07	NIL		ENBLZTZX	
Brønnøy AFIS	Avinor, Brønnøy AFIS Hovøyvn. 9, 8904 Brønnøysund	67 03 32 60	NIL		ENBNZTZX	
Båtsfjord AFIS	Avinor, Båtsfjord AFIS, 9990 Båtsfjord	78 98 45 88	NIL		ENBSZTZX	
Evenes TWR	Avinor, Evenes TWR, 8534 Liland	67 03 41 21	NIL	enev.atc@avinor.no	ENEVZTZX	
Flesland TWR	Avinor, Bergen TWR, Pb. 34 Flesland, 5869 Bergen	55 92 96 11	NIL	enbr.atc@avinor.no	ENBRZTZX	
Florø AFIS	Avinor, Florø AFIS, Thor Solbergveg, 6900 Florø	57 74 30 07	NIL	twr.enfl@avinor.no	ENFLZTZX	
Gardermoen ARO	Avinor, Gardermoen AIS, Pb. 150, 2061 Gardermoen	64 81 90 00	NIL	ais@avinor.no	ENGMZPZX	
Gardermoen TWR	Avinor, Gardermoen TWR, Pb. 100, 2061 Gardermoen	64 81 30 62	NIL	engm.atc@avinor.no	ENGMZTZX	
Gullknapp AFIS	Arendal lufthavn Gullknapp AS, Avd. AFIS-tårn, C/O Arendals Fossekompagni Asa, Pb 280, 4803 Arendal	37 40 77 00	NIL	ltt@gullknapp.no		

<i>ATS unit</i>	<i>Postal address</i>	<i>TEL</i>	<i>FAX</i>	<i>e-mail address</i>	<i>AFS address</i>	<i>web site</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
Hammerfest AFIS	Avinor, Hammerfest AFIS, Finnmarksveien 70, 9600 Hammerfest	67 03 50 40	NIL		ENHFZTZX	
Hasvik AFIS	Avinor, Hasvik AFIS, 9590 Hasvik	78 45 13 11	NIL		ENHKZTZX	
Helle AFIS	Avinor, Helle AFIS, 8300 Svolvær	67 03 39 30	NIL		ENSHZTZX	
Hovden AFIS	Avinor, Hovden AFIS, 6150 Ørsta	70 04 16 89	NIL		ENOVZTZX	
Karmøy TWR	Avinor, Haugesund TWR, 4262 Avaldsnes	67 03 10 15	NIL	enhd.atc@avinor.no	ENHDZTZX	
Kirkenes TWR	Avinor, Kirkenes TWR, 9912 Hesseng	78 99 80 36	NIL	enkr.atc@avinor.no	ENKRZTZX	
Kjevik TWR	Avinor, Kjevik TWR, 4657 Kjevik	67 03 03 52	NIL	encn.atc@avinor.no	ENCNZTZX	
Kvernberget TWR	Avinor, Kvernberget TWR, Flyplassveien 4, 6517 Kristiansund N	67 03 23 87	NIL	enkb.atc@avinor.no	ENKBZTZX	
Leknes AFIS	Avinor, Leknes AFIS, Lufthavnveien 29, 8370 Leknes	67 03 38 80	NIL		ENLKZTZX	
Longyear AFIS	Avinor, Longyear AFIS, Postboks 550, 9170 Longyearbyen	67 03 54 25	NIL		ENSBZTZX	
Mehamn AFIS	Avinor, Mehamn AFIS, Postboks 94, 9970 Mehamn	78 49 71 84	NIL		ENMHZTZX	
Molde AFIS	Avinor, Molde AFIS, 6421 Molde	67 03 23 20	NIL		ENMLZTZX	
Mosjøen AFIS	Avinor, Mosjøen AFIS, Postboks 150, 2061 Gardermoen	67 03 33 10	NIL		ENMSZTZX	
Namsos AFIS	Avinor, Namsos AFIS, 7800 Namsos	74 27 52 03	NIL		ENNMZTZX	
Norway ATCC	Avinor, Bodø ATCC, 8041 Bodø	75 58 29 57	NIL		ENBDZRZP	
Norway ATCC	Avinor, Oslo ATCC, Luftvn. 16, 3440 Røyken	31 26 04 00	NIL		ENOSZRZP	
Norway ATCC	Avinor, Stavanger ATCC, 4050 Sola	51 65 01 83	NIL		ENSVZRZP	
NOTAM office NOF	Avinor, NOTAM-kontoret, Pb. 150, 2061 Gardermoen	64 81 90 00	NIL	nof@avinor.no	ENGMYNXX	
Notodden AFIS	Notodden Lufthavn AS, postboks 604, 3673 Notodden	35 02 60 76	NIL	post@notodden-flyplass.no	ENNOZTZX	

<i>ATS unit</i>	<i>Postal address</i>	<i>TEL</i>	<i>FAX</i>	<i>e-mail address</i>	<i>AFS address</i>	<i>web site</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
Ny-Ålesund AFIS	Kings Bay, Ny Ålesund AFIS, 9173 Ny Ålesund	79 02 72 20	NIL			
Oslo FMP	Avinor Flysikring AS, avd. Oslo kontrollsentral, Luftveien 16, 3440 Røyken	31 26 04 00	NIL	fmposlo@avinor.no		
Rygge TWR	Rygge TWR, Terminalveien 90, 1580 Rygge	69 26 02 78	NIL	enry.atc@avinor.no	ENRYZTZX	
Røros TWR	Avinor, Røros TWR, Postboks 1, 7361 Røros	72 41 14 52	NIL	enro.atc@avinor.no	ENROZTZX	
Rørvik AFIS	Avinor, Rørvik AFIS, 7900 Rørvik	74 39 19 62	NIL	lr_rorvik_ltt@avinor.no	ENRMZTZX	
Røssvoll AFIS	Avinor, Røssvoll AFIS, Røvassdalveien 61, 8615 Skonseng	67 03 34 05	NIL		ENRAZTZX	
Røst AFIS	Avinor, Røst AFIS, 8064 Røst	67 03 38 55	NIL		ENRSZTZX	
Skagen AFIS	Avinor, Skagen AFIS, 8450 Stokmarknes	67 03 39 95	NIL		ENSKZTZX	
Sogndal AFIS	Avinor, Sogndal AFIS, Postboks 14, 6854 Kaupanger	67 03 19 10	NIL		ENSGZTZX	
Sola TWR	Avinor, Sola TWR, 4050 Sola	51 65 81 47	NIL	enzv.atc@avinor.no	ENZVZTZX	
Stavanger FMP	Avinor Flysikring AS, avd. Stavanger kontrollsentral, Flyplassveien 230, 4055 Sola	51 65 01 83	NIL	fmp-stavanger@avinor.no		
Stokka AFIS	Avinor, Stokka AFIS, 8800 Sandnessjøen	67 03 33 70	NIL		ENSTZTZX	
Svea AFIS	Svea lufthavn, Svea AFIS, 9175 Sveagruva	79 02 53 96	NIL		ENSAZTZX	
Sørkjosen AFIS	Avinor, Sørkjosen AFIS, 9152 Sørkjosen	77 76 54 47	NIL		ENSRZTZX	
Sørstokken AFIS	Stord lufthamn, Sørstokken AFIS, 5410 Sagvåg	53 40 37 10	NIL	ltt@stordlufthamn.no	ENSOZTZX	
Torp TWR	Sandefjord lufthavn, Torp TWR, 3241 Sandefjord	33 42 61 30	NIL	ento.atc@avinor.no	ENTOZTZX	
Tromsø TWR	Avinor, Tromsø TWR, Postboks 2254, 9269 Tromsø	67 03 47 66	NIL	entc.atc@avinor.no	ENTCZTZX	

<i>ATS unit</i>	<i>Postal address</i>	<i>TEL</i>	<i>FAX</i>	<i>e-mail address</i>	<i>AFS address</i>	<i>web site</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
Vadsø AFIS	Avinor, Vadsø AFIS, Kiby, 9800 Vadsø	78 95 22 88	NIL		ENVDZTZX	
Valan AFIS	Avinor, Valan AFIS, Postboks 129, 9751 Honningsvåg	78 47 20 68	NIL		ENHVZTZX	
Vardø AFIS	Avinor, Vardø AFIS, 9950 Vardø	78 98 81 80	NIL		ENSSZTZX	
Vigra TWR	Avinor, Vigra TWR, 6040 Vigra	67 03 54 70	NIL	enal.atc@avinor.no	ENALZTZX	
Værnes TWR	Avinor, Værnes TWR, 7500 Stjørdal	67 03 30 50	NIL	enva.atc@avinor.no	ENVAZTZX	
Ørland TWR	Ørland hovedflystasjon, Ørland TWR, Postboks 153, 7129 Brekstad	72 52 43 41	NIL	enol.atc@avinor.no	ENOLZTZX	

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK