

ENVA AD 2.1 Flyplassindikator og navn
Aerodrome location indicator and name

ENVA - TRONDHEIM / Værnes

ENVA AD 2.2 Flyplassens geografiske og administrative data
Aerodrome geographical and administrative data

NORSK/ENGLISH		
1	ARP koordinater og beliggenhet på AD / ARP coordinates and site at AD	632727N 0105527E, REF AD 2 ENVA 2 - 1
2	Retning og distanse fra Trondheim / Direction and distance from Trondheim	15 NM E
3	ELEV / REF TEMP	56 FT / 19.4 °C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN	127 FT
5	MAG VAR / Annual Change	2.9°E (2015) / 0.19°E
6	AD Administrasjon / AD Administration Adresse / Address Telefon / Telephone AFS/AFTN E-post/E-mail	Avinor Trondheim Lufthavn Værnes Postboks 150 2061 Gardermoen (+47) 67 03 28 00 Operations centre (+47) 67 03 25 00 Service centre (+47) 67 03 30 50 ATC ENVAZTZX ATS Driftsentral.Værnes@avinor.no (Operations centre) enva.twr@avinor.no (ATC)
7	Type trafikk tillatt (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	RMK	AD reference code: RWY 09: Code 4E, precision RWY 27: Code 4E, precision

ENVA AD 2.3 Åpningstider
Operational hours

NORSK/ENGLISH		
1	Lufthavnadministrasjon / AD Administration	MON-FRI 0700-1430, EXC Holidays Switchboard: (+47) 81 53 05 50
2	Toll og innreisekontroll / Customs and immigration	Ved planlagte internasjonale flygninger / At scheduled INTL flights Utenom dette / Otherwise O/R PN 1 HR 30 MIN TEL (+47) 67 03 28 00
3	Helse og karantene / Health and sanitation	NIL
4	AIS briefing office	Sentralt AIS på ENGM / Central AIS at ENGM TEL (+47) 64 81 90 00, E-post / E-mail: ais@avinor.no
5	ATS reporting office (ARO)	Self-briefing office S of TWY M3, or contact TWR
6	MET briefing office	NIL, REF ENVA AD 2.11
7	ATS	H24
8	Tanking / Fuelling	JET A1: AVBL MON-FRI/SUN 0430-2100, SAT 0430-1800 Værnes Flytanking/Fuelling: TEL (+47) 74 83 46 40 At night O/R TWR ENVA 100LL: AVBL H24 fra automatisk drivstoffpumpe /from automatic fuel pump. Mastercard, Visa og firmakort Shell/Statoil aksepteres. /Mastercard, Visa and Shell/Statoil company cards accepted.
9	Handling	Ved planlagte flygninger / At scheduled flights. Utenom dette / Otherwise O/R Aviator TEL (+47) 74 60 20 10 or WGH (+47) 64 82 67 10
10	Security	H24. Avinor Security (+47) 67 03 28 00 / Securitas (+47) 941 65 959
11	Avising / De-icing	Ved planlagte flygninger / At scheduled flights. Utenom dette / Otherwise O/R WGH De-icing: (+47) 417 06 713 (day) or (+47) 417 06 719 (night) Aviator De-icing: (+47) 910 02 980.
12	RMK	NIL

ENVA AD 2.4 Handlingstjeneste og utstyr Handling services and facilities

NORSK/ENGLISH		
1	Utstyr for godsbehandling / Cargo handling facilities:	AVBL
2	Typer brennstoff/olje / Fuel/oil types	100LL, Jet A1 Olje/Oil: NIL
3	Tanking utstyr/kapasitet / Fuelling facilities/capacity	100LL fixed, Jet A1 fuel truck
4	Avisingsutstyr / De-icing facilities	AVBL WGH De-icing FREQ: 121.775 MHZ Aviator De-icing FREQ: 131.750 MHZ
5	Hangar plass for besøkende ACFT / Hanger space available for visiting ACFT	Begrenset / Limited
6	Reparasjonsmuligheter for besøkende ACFT / Repair facilities for visiting ACFT	Begrenset / Limited
7	RMK	NIL

ENVA AD 2.5 Passasjer fasiliteter Passenger facilities

NORSK/ENGLISH		
1	Hotell / Hotels	På / At AD
2	Restauranter / Restaurants	På / At AD
3	Transportmuligheter / Transportation	Buss, tog, taxi og leiebiler / Bus, train, taxi and rental cars
4	Legehjelp / Medical facilities	På / At Stjørdal 2 KM N of AD
5	Bank/Post	Minibank på AD / ATM at AD. Bank på / at Stjørdal 2 KM N of AD
6	Turistkontor / Tourist Office	På / At Stjørdal 2 KM of AD
7	RMK	Stille rom - Kapell på AD. Informasjonskontor på AD / Silent room - Chapel at AD. Information office at AD

ENVA AD 2.6 Brann- og redningstjeneste Rescue and fire fighting services

NORSK/ENGLISH		
1	Lufthavnskategori for brann- og redningstjeneste / AD category for rescue and fire fighting services	CAT 7 H24
2	Redningsutstyr / Rescue EQPT	REF AD 1.2
3	Fjerning av havarerte ACFT / Capability for removal of disabled ACFT	Koordineres av lufthavnadministrasjonen. / Will be coordinated by airport authority.
4	RMK	CAT 9 AVBL O/R ATC MNM 30 MIN prior to ETA.

ENVA AD 2.7 Sesongmessig anvendelse - rydding Seasonal availability - clearing

NORSK/ENGLISH		
1	Type utstyr / Types of clearing EQPT	Snøryddingsutstyr / Snow removal EQPT
2	Brøyprioritet / Clearance priorities	REF AD 1.2
3	RMK	NIL

ENVA AD 2.8 Oppstillingsplattformer, taksebaner og kontrollpunkter Aprons, taxiways and check locations data

ENGLISH		
1	Oppstillingsplattformenes overflate og styrke / Apron surface and strength	Apron North: PCN-65/F/A/W/U Apron East: PCN-40/F/B/X/U Apron West: PCN-80/R/A/W/T
2	TWY bredde, overflate og styrke / TWY width, surface and strength	All TWY EXC B2 and N: 23 M, ASPH, max outer wheel span 15 M. TWY A1, A2, A3, A4: PCN 65/F/A/X/U. TWY A5, A6, A8: PCN 40/F/A/X/U. TWY B2: 27.7 M, ASPH TWY H: PCN 80/F/A/W/T, max wing span 36 M. TWY J: PCN 40/F/A/X/U. From Y to stand 41L max wing span 65 M, south of stand 41L max wing span 52 M. TWY K, L and M: PCN 40/F/A/X/U. TWY N: 14 M, ASPH, max wing span 24 M, max outer wheel span 8 M. TWY W: PCN 40/F/A/W/U, max wing span 36 M. TWY Y BTN A1 and A4: PCN 65/F/A/X/U. TWY Y BTN A4 and A5: PCN 65/F/A/X/U. On bridges width 40 M, concrete curbs each side, height 37 CM. Curbs are marked in alternating red and white vertical bands. TWY Y BTN A5 and A8: PCN 40/F/A/X/U.
3	ACL, beliggenhet og ELEV / ACL, location and ELEV	ACFT stands 22-29, 32-39, 40-41, 42-45: REF code C ACFT stand 30: REF code D, MAX ACFT size B763, wingspan 47.6 M ACFT stand 31: REF code D, MAX wingspan 38 M ACFT stand 40L: REF code D ACFT stand 41L: REF code E REF AD 2 ENVA 2 - 3 ACFT stands
4	INS kontrollpunkt, beliggenhet og ELEV / INS Checkpoint, location and ELEV	REF AD 2 ENVA 2 - 3 ACFT stands
5	RMK	NIL

ENVA AD 2.9 Lede-/kontrollsystem og merking Surface movement guidance and control system and markings

ENGLISH		
1	Merking av ACFT oppstillingsplass, TWY ledelinjer og visuelle docking/PRKG ledesystem / Use of ACFT stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/PRKG guidance system of ACFT stands	ACFT ID signs: stand identification boards, stand markings TWY guide lines: guide lines on TWY and aprons. Follow-me car is AVBL on request for guidance on aprons and TWY. Visual docking/PRKG guidance system: At ACFT stands 30-37. Marshaller is mandatory to/from stands 38-45, and stands 22-29 if not parked offset.
2	RWY/TWY merking og LGT / RWY/TWY markings /and LGT	RWY marking: THR, designation, TDZ, aiming point, CL and edge. RWY LGT: THR, aiming points, CL, edge and end. TWY marking: CL, edge and RWY HLDG PSN at all TWY/RWY intersections. TWY LGT: CL and edge. RWY guard LGT at all TWY/RWY intersections.
3	Stoppysrekke / Stop bars	Stop bars at all RWY intersections, and on TWY Y east of TWY A4. Stop bars will be illuminated in reduced and low visibility when visibility is less than 1200 M. Note: The outermost LGT on both sides of the stop bars are elevated.
4	RMK	NIL

ENVA AD 2.10 Flyplasshinder Aerodrome obstacles

<i>I område 2 / In area 2</i>					
OBST ID	OBST type/ OBST type	OBST posisjon/ OBST position	ELEV	Merking, type, farge/ Markings, type, colour	RMK
a	b	c	d	e	f
ENVAOB2001	Terrain	632741N 0110013E	279 FT	NIL	Hognesberga
ENVAOB2002	Terrain	632702N 0110803E	1109 FT	NIL	Håmmåren
ENVAOB2003	Terrain	632720N 0110849E	886 FT	NIL	Grøthåmmåren
ENVAOB2004	Terrain	632728N 0111301E	1257 FT	NIL	Våttån
ENVAOB2005	Terrain	632725N 0111408E	1440 FT	NIL	Høgrya
ENVAOB2006	Terrain	632637N 0110618E	958 FT	NIL	Brannen
ENVAOB2007	Terrain	632647N 0110754E	1214 FT	NIL	Svarthylla
ENVAOB2008	Terrain	632646N 0110936E	942 FT	NIL	
ENVAOB2009	Terrain	632620N 0110906E	1142 FT	NIL	Litltjønna
ENVAOB2010	Terrain	632538N 0105131E	1076 FT	NIL	Hommelvikheia
ENVAOB2011	Terrain	632631N 0105206E	427 FT	NIL	
ENVAOB2012	Terrain	632554N 0105231E	886 FT	LGT	Furåsen
ENVAOB2013	Terrain	632530N 0105318E	807 FT	NIL	Furhåmmåren
ENVAOB2014	Mast	632626N 0105432E	663 FT	LGT	Gjevingberget
ENVAOB2015	Terrain	632525N 0105507E	367 FT	NIL	Havdalin
ENVAOB2016	Terrain	632620N 0105705E	423 FT	LGT	Tønsåsen
ENVAOB2017	Terrain	632634N 0110003E	522 FT	LGT	Sortesberget
ENVAOB2018	Terrain	632642N 0110012E	459 FT	LGT	Ystihåmmårn
ENVAOB2019	Terrain	632751N 0105933E	528 FT	LGT	Aksla
ENVAOB2020	Terrain	632819N 0110037E	741 FT	NIL	Koksåsen
ENVAOB2021	Terrain	632808N 0105931E	771 FT	LGT	Koksåsen
ENVAOB2022	Terrain	632843N 0105758E	568 FT	NIL	Husbyaunet
ENVAOB2023	Building	632919N 0105752E	683 FT	LGT	Dølin
ENVAOB2024	Terrain	632928N 0105627E	502 FT	NIL	Skulbørstad
ENVAOB2025	Terrain	632911N 0105435E	305 FT	NIL	Stokkan
ENVAOB2026	Terrain	632933N 0105219E	348 FT	NIL	Bolkaunet
ENVAOB2027	Terrain	632853N 0105101E	472 FT	NIL	Vikplassen
ENVAOB2028	Terrain	632830N 0104944E	551 FT	LGT	Kleivhåmmåren
ENVAOB2029	Mast	632529N 0104851E	470 FT	NIL	Solbakken
ENVAOB2030	Terrain	632518N 0105002E	810 FT	NIL	
ENVAOB2031	Terrain	632423N 0105108E	787 FT	NIL	Brennberga
ENVAOB2032	Terrain	632442N 0105421E	801 FT	NIL	Ramnåsen
ENVAOB2033	Terrain	632417N 0105844E	735 FT	NIL	Dyvasskogen
ENVAOB2034	Terrain	632525N 0105844E	840 FT	NIL	Langberga
ENVAOB2035	Terrain	632510N 0110102E	1342 FT	NIL	Bjørnberget
ENVAOB2036	Terrain	632648N 0110233E	646 FT	LGT	Paven
ENVAOB2037	Terrain	632914N 0110129E	837 FT	NIL	Beistadsnauen
ENVAOB2038	Terrain	632943N 0105936E	791 FT	NIL	Kinnsetåsen
ENVAOB2039	Terrain	633024N 0105826E	702 FT	NIL	
ENVAOB2040	Terrain	633030N 0105547E	1460 FT	NIL	
ENVAOB2041	Terrain	633009N 0105521E	1030 FT	NIL	Hilberga
ENVAOB2042	Terrain	632854N 0104929E	781 FT	LGT	Våttån

<i>I område 3 / In area 3</i>					
OBST ID	OBST type/ OBST type	OBST posisjon/ OBST position	ELEV	Merking, type, farge/ Markings, type, colour	RMK
a	b	c	d	e	f
ENVAOB3001	Antenna	632725.51N 0105403.64E	58 FT	NIL	GP RWY 09
ENVAOB3002	Antenna	632730.67N 0105602.68E	77 FT	NIL	GP RWY 27
ENVAOB3003	Mast	632723N 0105354E	31 FT	NIL	WDI RWY 09

ENVA AD 2.11 Tilgjengelig meteorologisk informasjon Meteorological information provided

NORSK/ENGLISH		
1	Ansvarlig enhet / Responsible unit	MWO Bergen TEL (+47) 55 23 66 50
2	Tjenestetider / Hours of service	H24
3	Ansvarlig for utarbeidelse av TAF, Gyldighetsperiode / Office responsible for TAF preparation, periods of validity	MWO Bergen H24
4	Landingsvarsler / Type of landing forecast	TREND REF GEN 3.5
5	Briefing	TEL MWO Bergen
6	Dokumentasjon, språk som benyttes / Flight documentation, language(s) used	Klart språk, tabularisk format, norsk/engelsk / Plain Language, tabular form Norwegian/English
7	Karter / Charts and other INFO AVBL	REF GEN 3.1 and GEN 3.5
8	Tilleggsutstyr / Supplementary EQPT AVBL for INFO	REF GEN 3.5
9	ATS-enhet med INFO / ATS units provided with INFO	Værnes TWR, Værnes APP
10	Tilleggsopplysninger / Additional INFO	Turbulence briefing AVBL at www.ippc.no

ENVA AD 2.12 Rullebanens fysiske karakteristika Runway physical characteristics

RWY	BRG GEO	DMN - SFC (M)	RWY Styrke/ Strength	THR COORD	RWY end COORD	RWY SFC end COORD	THR GUND (FT)	THR ELEV (FT)	RWY/RESA slope	RESA (M)	CWY (M)
1	2	3	4	5			6	7	8	9	
09	090.21°	2996 x 45 CONC+ ASPH	PCN-50 F/A/X/U	632727.55N 0105329.32E	632727.23N 0105625.92E	632727.19N 0105647.67E	127,0	16,2	REF AD 2 ENVA 3-1/ 3-3	240 x 150	360 x 150
27	270.25°			632727.22N 0105630.91E	632727.54N 0105332.72E	632727.58N 0105311.46E	126,9	56,2		240 x 150	300 x 150

RWY	Strip (M)	OFZ	RMK
1	10	11	12
09	2996 x 280	-	Rillet. Betong de første 157 M og de siste 417 M av RWY. RESA foran THR 195 x 150 M./ Grooved. Concrete the first 157 M and the last 417 M of RWY. RESA undershoot 195 x 150 M.
27		-	Rillet. Betong de første 417 M og de siste 157 M av RWY. RESA foran THR 172 x 150 M./ Grooved. Concrete the first 417 M and the last 157 M of RWY. RESA undershoot 172 x 150 M.

ENVA AD 2.13 Kunngjorte banelengder Declared distances

RWY	TORA (M)	ASDA (M)	TODA (M)	LDA (M)	RMK
1	2	3	4	5	6
09	2694	2694	3054	2447	NIL
27	2703	2703	3003	2471	NIL

Alternate TKOF PSN				
RWY	TKOF PSN (Intersection)	TORA (M)	ASDA (M)	TODA (M)
1	2	3	4	5
09	TWY A2	2401	2401	2761
	TWY A4	1806	1806	2166
	TWY A5	1278	1278	1638
	TWY A6	827	827	1187
	TWY B1	1263	1263	1623
	TWY B2	827	827	1187
27	TWY A5	1148	1148	1448
	TWY A6	1599	1599	1899
	TWY A8	2471	2471	2771
	TWY B1	1163	1163	1463
	TWY B2	1599	1599	1899

ENVA AD 2.14 Innflygings- og banelys Approach and runway lighting

RWY	APCH LGT type/ LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS PAPI (MEHT)	TDZ, LGT LEN	RWY CL LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	RESA LGT LEN, colour	RMK
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
09	CAT I 450 M LIH	Green WBAR	PAPI Dual 3° (52 FT)	NIL	1546, 15 M White, 600, 15 M White/Red, 300, 15 M Red LIH	1846, 60 M White, 600, 60 M Yellow LIH	Red -	NIL	LGT intensity adjustable, REF AD 2.23. APCH: XBAR at 450, 300 and 150 M FM THR. FLG LGT on CL at 450 M FM THR
27	CAT I 480 M LIH	Green WBAR	PAPI Dual 3,4° (56 FT)	NIL	1569, 15 M White, 600, 15 M White/Red, 300, 15 M Red LIH	1869, 60 M White, 600, 60 M Yellow LIH	Red -	NIL	LGT intensity adjustable, REF AD 2.23. APCH: XBAR at 450, 300 and 150 M FM THR. Innermost LGT 30 M FM THR. Sequenced FLG LGT on CL. FLG LGT on CL at 480 M

ENVA AD 2.15 Annen belysning, sekundærstrømkilde Other lighting, secondary power supply

ENGLISH		
1	ABN/IBN plassering, karakteristika og tjenestetider / ABN/IBN location, characteristics and HR of OPER	NIL
2	LDI/Anemometer location and LGT	NIL
3	TWY kant- og senterlinjelys / TWY edge and CL LGT	Edge: TWY B1 and B2 leading to M4 -M6. TWY A1, A2, A3, A4, K, L and M. North of TWY Y between A5 and A6. CL: TWY A1, A2, A3, A4, A5, A6, A8, H, J (parts), W and Y.
4	Sekundærstrømkilde / Secondary PWR supply	Automatisk omkoblingstid 12 SEK. 1 SEK ved lavere sikt enn 1200 M. Automatic switch-over time 12 SEC. 1 SEC in visibility less than 1200 M
5	RMK	NIL

ENVA AD 2.16 Helikopterlandingsplass Helicopter landing area

ENGLISH		
1	Coordinates TLOF or THR of FATO	FATO J: 632710.94N 0105527.41E FATO Y: 632721.34N 0105601.99E
2	TLOF and/or FATO elevation	FATO J: 35 FT FATO Y: 46 FT
3	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking, lighting	FATO J: 13 M diameter, concrete, PCN40F/B/X/U, edge, flight path alignment guidance, heliport identification and touch down position marked. NIL LGT. FATO Y: 23 M diameter, asphalt, PCN40F/A/X/U, edge, flight path alignment guidance, heliport identification and touch down position marked. NIL LGT
4	True BRG of FATO	FATO J: 000.40° / 180.04° FATO Y: 090.25° / 270.25°
5	Declared distance available	FATO J: TODAH/RTODAH/LDAH 13 M FATO Y: TODAH/RTODAH/LDAH 23 M
6	APP and FATO lighting	NIL
7	RMK	Daylight operations only.

ENVA AD 2.17 ATS luftrom ATS airspace

NORSK/ENGLISH		
1	Navn og utstrekning / Designation and lateral limits	Værnes CTR 632858N 0103102E - 633241N 0104615E - 633237N 0110505E - 632926N 0111554E - 632518N 0111615E - 632222N 0110418E - 632225N 0104506E - 632558N 0103102E - (632858N 0103102E)
2	Vertikal utstrekning / Vertical limits	GND to 2500 FT AMSL
3	Luftrumsklasse / Airspace classification	C
4	Kallesignal for lufttrafikkjenesteenheter, språk/ ATS unit call sign, language(s)	Værnes Tower English
5	Gjennomgangshøyde / Transition altitude	7000 FT
6	Tjenestetider / Hours of applicability	REF AD 2.3 ATS
7	RMK	NIL

ENVA AD 2.18 ATS kommunikasjons- og innflygingshjelpemidler ATS communication facilities

Service	Call Sign	FREQ	HR	PSN	RMK
1	2	3	4	5	6
ATIS	Værnes Information	127.550 MHZ	H24		AVBL via TEL (+47) 67 03 30 80
SMC	Værnes Ground	121.600 MHZ	HO		Operation HR published via ATIS
TWR	Værnes Tower	119.400 MHZ 133.750 MHZ 278.925 MHZ 121.500 MHZ 243.000 MHZ	H24 HO HO H24 H24		VDF Available Emergency Emergency
APP/TAR	Værnes Approach/Radar	118.600 MHZ 240.500 MHZ 375.225 MHZ 121.500 MHZ 243.000 MHZ	H24 HO HO H24 H24		Emergency Emergency
APP/TAR	Værnes Director	119.150 MHZ	HO		IFR TFC only

ENVA AD 2.19 Radionavigasjons- og innflygingshjelpemidler Radio navigation and landing aids

Type, CAT	ID	FREQ	HR	PSN	DME ELEV	RMK
1	2	3	4	5	6	7
LOC RWY 09 (VAR 2.9°E/2015)	TO	110.300 MHZ	H24	632727.18N 0105652.09E		ILS CAT I
GP RWY 09		335.000 MHZ	H24	632731.07N 0105351.02E		GP 3.0°, RDH 51 FT
DME RWY 09	TO	CH40X	H24	632730.99N 0105351.10E	45 FT	Paired LOC RWY 09
LOC RWY 27 (VAR 2.8°E/2015)	TD	109.900 MHZ	H24	632727.59N 0105302.64E		ILS CAT I
GP RWY 27		333.800 MHZ	H24	632730.67N 0105602.68E		GP not to be used outside 5° on either side of the LOC beam, GP 3.4°, RDH 63 FT
DME RWY 27	TD	CH36X	H24	632731.14N 0105601.20E	78 FT	Paired LOC RWY 27
NDB	FLR	380.000 KHZ	H24	632732.28N 0112026.38E		(Flornes)
NDB	GRK	358.000 KHZ	H24	632508.42N 0101607.93E		(Gråkallen)
TACAN (DECL 3°E/2015)	VAE	CH33X	H24	632718.71N 0105401.51E	38 FT	(Værnes)

ENVA AD 2.20 Lokalt lufthavnreglement**ENVA AD 2.20 Local aerodrome regulations**

NORSK

ENGLISH

1 AD tilgjengelighet

- 1.1 Flyging tillates bare innenfor de perioder det ytes luftrafikkteneste.
- 1.2 AD godkjent for:
- VFR-flyginger i dagslys og mørke,
 - IFR-flyginger.
- Anm. :** AD er godkjent for CAT I operasjoner, men ikke CAT II eller III operasjoner.
- 1.3 Med unntak av nødsituasjoner tillates ikke AD brukt av ACFT med større vingespenn enn 74 M. Avinor kan gi unntak fra denne bestemmelsen basert på en "Approach and Departure Risk Assessment". Forespørsel må sendes AD minimum åtte uker før planlagt flyging.
- 1.4 AD er slot koordinert nivå 3. Dette betyr at all ervervmessig flyging med luftfartøyer, med unntak for Business Aviation, skal sende sine trafikkprogram til den nasjonale tidtabellkoordinator:

Airport Coordination Norway AS
Henrik Ibsens veg
2060 Gardermoen
TEL (+47) 64 81 90 50
E-post: scr@airportcoordination.com

- 1.5 TWY N har ikke LGT. Ved bruk i mørke kreves følgebil.

2 Snuplass RWY 27

- 2.1 Utvidet område i østre rullebaneende, 60 M x 15 M betong, for luftfartøy som trenger mer enn 45 M bredde for å snu. REF AD 2 ENVA 2 - 1.

3 Ruteklarering og primære SID-er

- 3.1 Ruteklarering bør innhentes før oppstart, og er tilgjengelig 30 MIN før EOBT.
- 3.2 Der det er ALTN SID-er til et SID-punkt vil jet- og turboprop -fly med oppgitt TAS på 300 KT eller høyere normalt bli klarert den lengste SID-en, mens turboprop -fly med oppgitt TAS mindre enn 300 KT normalt vil bli klarert den korteste SID-en. I begge tilfelle kan PIC forvente å bli klarert direkte SID endepunkt så snart TFC, terreng og de støyforebyggende bestemmelsene tillater det.

4 Push-back prosedyrer

- 4.1 Standard push-back fra stand 22 er rett bakover.
- 4.2 Standard push-back fra stand 23-29 er med nesens vendt nordover på TWY H for jetfly unntatt CRJ og rett bakover for CRJ og turboprop-fly.
- 4.3 Offset parkering med egen sving ut er tillatt for fly i størrelse opp til og med DH8C på stands 22-28 og størrelse opp til og med DH8D på stand 29.
- 4.4 Standard push-back fra stand 30-37 med kode C-fly er for fly opp til størrelse B738 rett bakover, for A321, B739, MD80-serien og MD90 ut på TWY W, med nesens vendt østover eller vestover etter instruksjon fra ATC. Standard push-back fra stand 30 og 31 med kode D-fly er ut på TWY Y, med nesens vendt østover eller vestover etter instruksjon fra ATC.
- 4.5 Standard push-back fra stand 38 og 39 er med sving ut på TWY W, retning etter instruksjon fra ATC.
- 4.6 Standard push-back fra stand 40-45 er med nesens vendt nordover på TWY J, unntatt CRJ som skal dyttes rett bakover. Etter push-back fra stand 41L skal flyet trekkes frem til oppstartsposisjon J1. Etter push-back fra stand 43, 44 og 45 skal flyet kobles fra på oppstartsposisjon J2. Oppstartsposisjon J1 og J2 er merket med blå parallelle striper på TWY J.
- 4.7 Hvis det ikke kan svinges under push-back på grunn av glatt oppstillingsplattform, gi beskjed til ATC.

1 AD availability

- 1.1 Use of AD is limited to those periods when air traffic services are provided.
- 1.2 AD approved for:
- VFR operations in daylight and darkness,
 - IFR operations.
- Note:** AD is approved for CAT I operations but not CAT II or III operations.

Except in emergency AD shall not be used by ACFT with wingspan exceeding 74 M. Avinor may grant exemptions based on an Approach and Departure Risk Assessment. Request must be send AD minimum eight weeks prior to operations.

- 1.4 AD is slot coordinated level 3. All commercial flights, except Business Aviation, shall submit their schedules to the central Scheduling Coordinator:

Airport Coordination Norway AS
Henrik Ibsens veg
2060 Gardermoen
TEL (+47) 64 81 90 50
E-mail: scr@airportcoordination.com

- 1.5 TWY N is not lit. During HR of darkness "follow-me" is required.

2 Turnaround RWY 27

- 2.1 Widened area at the east end of RWY, 60 M x 15 M concrete, to accommodate ACFT requiring more than 45 M width to turn. REF AD 2 ENVA 2 - 1.

3 En-route clearance and primary SID

- 3.1 En-route clearance should be obtained prior to start-up, and is available 30 MIN before EOBT.
- 3.2 When ALTN SID exist to a SID endpoint, the longer SID will normally be issued to jet and turboprop ACFT with filed TAS 300 KT or more. Normally, the shorter SID will be issued to turboprop aircraft with a filed TAS of less than 300 KT. In both cases PIC can expect to be cleared DCT SID end point as soon as TFC, terrain and NAP permits.

4 Push-back procedures

- 4.1 Standard push-back from stand 22 is straight back.
- 4.2 Standard push-back from stand 23-29 is to face north on TWY H except CRJ and turboprop aircraft that shall perform a straight push-back.
- 4.3 Offset parking to leave stand by own power is allowed for aircraft size DH8C and smaller on stands 22-28, and aircraft size DH8D and smaller on stand 29.
- 4.4 Standard push-back from stand 30-37 is for code C aircraft up to size B738 straight back, for A321, B739, MD80-series and MD90 onto TWY W to face east or west as instructed by ATC. Standard push-back from stand 30 and 31 for code D aircraft is onto TWY Y, to face east or west as instructed by ATC.
- 4.5 Standard push-back from stand 38 and 39 is onto TWY W to face east or west as instructed by ATC.
- 4.6 Standard push-back from stand 40-45 is to face north on TWY J, except CRJ that shall perform a straight push-back. After push-back from stand 41L, the ACFT shall be pulled forward to startup-position J1. After push-back from stand 43, 44 and 45, ACFT shall be disconnected at startup-position J2. Startup position J1 and J2 are marked with blue parallel lines on TWY J.
- 4.7 If slippery apron prevents turns during push-back, inform ATC.

5	Avising av luftfartøy	5	De-icing of ACFT
5.1	Avising foregår på plattformene M1A eller M1B for luftfartøy med referansekode C eller mindre eller sentrert på M1 for luftfartøy med referansekode D og større, REF AD 2 ENVA 2-3 PRKNG/Docking-kart.	5.1	De-icing of aircraft will occur on platforms M1A or M1B for ACFT reference code C or smaller, centred on M1 for ACFT reference code D or larger, REF AD 2 ENVA 2-3 PRKNG/Docking chart.
5.2	Før start av motorer, kontakt handlingselskap og anmod om avising.	5.2	Before start-up, contact handling agent and request de-icing.
5.3	Ved anmodning om start-up, informer GND/TWR at avising er nødvendig.	5.3	When requesting start-up, inform GND/TWR that de-icing is needed.
5.4	Kontakt GND/TWR for takseinstruksjon til avisingsplattform. Luftfartøy kan taues til avisingsplattformen dersom friksjonen er akseptabel.	5.4	Contact GND/TWR for taxi instructions to the de-icing platform. Aircraft may be towed to the de-icing platform if friction is acceptable.
5.5	Kontakt avisningsselskapet før ankomst til avisingsplattformen.	5.5	Before entering the de-icing platform, contact deicing agency.
5.6	Når avising er avsluttet, kontakt GND/TWR for takseklarering.	5.6	When de-icing is finished, contact GND/TWR for taxi clearance.
6	Avgang på RWY 27	6	Take-off from RWY 27
6.1	Dersom full rullebanelengde ønskes ved avgang RWY 27 skal ATC informeres før anmodning om start-up.	6.1	If full RWY length RWY27 is required take-off, ATC shall be informed prior to requesting start-up.
6.2	Motorkjøring før avgang RWY 27 for lette luftfartøyer skjer på hardstand East ved TWY A8.	6.2	Run-up before departure RWY 27 for light ACFT on hardstand East at TWY A8.
7	Taksing til og fra oppstillingsplass	7	Taxiing to and from apron
7.1	Taksing skal foretas langs markert TWY CL eller TWY CL LGT. Innkorting er ikke tillatt dersom ikke Værnes GND eller Værnes TWR har instruert om dette.	7.1	During taxiing, marked TWY CL and TWY CL LGT shall be adhered to. Deviations or shortcuts are not allowed, except after instruction from Værnes GND or Værnes TWR.
7.2	Dersom luftfartøyet etter landing, på grunn av opptatt FREQ eller andre grunner, ikke oppnår kontrakt med Værnes GND, skal piloten takse klar av RWY og holde PSN inntil kontakt med Værnes GND er opprettet. Med "klar av RWY" menes at hele luftfartøyet skal ha passert RWY-venteposisjonslinje på den aktuelle TWY.	7.2	If an aircraft after landing, due to RTF congestion or other reasons, cannot obtain contact with Værnes GND, the pilot shall completely vacate the landing RWY and hold PSN until contact with Værnes GND can be established. The aircraft is considered to be clear of the RWY when the whole aircraft has passed the holding point on the TWY used for vacating the RWY.
8	Landing	8	Landing
8.1	180 DEG sving på den asfalterte delen av RWY er ikke tillatt pga. fare for at asfaldeler kan brytes løs.	8.1	180 DEG turns on the asphalt part of the RWY is not allowed because asphalt may break up.
9	Redusert rullebaneatskillelse	9	Reduced runway separation
9.1	Redusert rullebaneatskillelse kan bli benyttet mellom luftfartøy av CAT 1 og 2, i samsvar med AD 1.1 pkt. 6.6	9.1	Reduced runway separation may be applied between CAT 1 and 2 aircraft, in accordance with AD 1.1 para. 6.6
9.2	Minimumsatskillelse for RWY 09 og RWY 27:	9.2	Minimum separation for RWY 09 and RWY 27:
9.2.1	Mellom et landende luftfartøy av CAT 1 og et forangående luftfartøy av CAT 1 eller 2: 600 M	9.2.1	Between a landing CAT 1 aircraft and a preceding CAT 1 or 2 aircraft: 600 M
9.2.2	Mellom et landende luftfartøy av CAT 2 og et forangående luftfartøy av CAT 1 eller 2: 1500 M	9.2.2	Between a landing CAT 2 aircraft and a preceding CAT 1 or 2 aircraft: 1500 M
9.2.3	Mellom et avgående luftfartøy av CAT 1 og et forangående luftfartøy av CAT 1 eller CAT 2: 600 M	9.2.3	Between a departing CAT 1 aircraft and a preceding CAT 1 or 2 aircraft: 600 M
9.2.4	Mellom et avgående luftfartøy av CAT 2 og et forangående luftfartøy av CAT 1 eller 2: 1500 M	9.2.4	Between a departing CAT 2 aircraft and a preceding CAT 1 or 2 aircraft: 1500 M
10	Taksing med kode E og F ACFT	10	Taxiing with Code E and F ACFT
10.1	Firemotors kode E og F ACFT henstilles om å bruke minimal motorkraft på motor nummer 1 og 4 under taksing.	10.1	Four engine code E and F ACFT should apply minimum power on engine number 1 and 4 during taxiing.

ENVA AD 2.21 Støyforebyggende regler

NORSK

1 Generelt

- 1.1 De følgende støyforebyggende regler skal følges av alle fly i tidsrommet 2200-0600 og H24 for fly med MTOM mer enn 7000 KG med mindre avvikelser er nødvendige av sikkerhetsmessige hensyn. Instruksjoner som innebærer avvik fra de støyforebyggende reglene vil inkludere frasen: "DISREGARD NOISE ABATEMENT".

ENVA AD 2.21 Noise abatement procedures

ENGLISH

1 General

- 1.1 The following noise abatement procedures (NAP) are mandatory for all fixed wing aircraft BTN 2200-0600 and H24 for fixed wing aircraft with MTOM more than 7000 KG unless deviations are required in the interests of safety. Instructions that will imply deviations from noise abatement procedures will include the phrase "DISREGARD NOISE ABATEMENT".

<p>2 Fremgangsmåter ved innflyging</p> <p>2.1 Støyforebyggende regler er ivare tatt i publiserte innflygingsprosedyrer inkludert "Visual approach chart" AD 2 ENVA 6-1. En forkortet visuell innflyging fra nord til RWY 09 og med propellfly til et punkt 2 NM ute på sluttinnlegget til RWY 27 er tillatt forutsatt at det mottas klarering for å korte inn.</p> <p>3 Fremgangsmåter ved utflyging</p> <p>3.1 Støyforebyggende regler er ivare tatt i publiserte SID-er. Jetfly kan påregne sving etter passering av 2500 FT AMSL. Propellfly på RWY 09 og alle fly mot nord på RWY 27 kan påregne å starte en sving for visuell utflyging etter 1000 FT AMSL.</p> <p>4 Motorbruk</p> <p>a. Flymotorer skal i tidsrommet 2200–0600 ikke reverseres ut over "idle reverse", med mindre det er nødvendig av sikkerhetsmessige årsaker.</p> <p>b. Etter vedlikehold skal motorprøving ut over tomgang finne sted på TWY Y mellom A1 og A2 med halen mot vest. Motorprøving bør unngås i tidsrommet 2200–0600.</p> <p>c. I perioden 0600–2200 kan motorkjøring på maksimum 15 minutter i power setting idle, foretas på oppstillingsplasser eller ved hangar.</p> <p>5 Skole- og treningsflyging</p> <p>5.1 Skole- og treningsflyging i form av landingsrunder VFR eller IFR er ikke tillatt i tidsrommet 2200-0600.</p> <p>6 Rullebane i bruk om natten</p> <p>6.1 Såfremt TFC i tidsrommet 2200-0600 tillater det, vil RWY 09 bli benyttet til landinger og RWY 27 for avganger. ATC vil ta hensyn til forhold beskrevet i ICAO Doc 4444 pkt. 7.2.6 slik at rullebane i bruk følger normale regler ved:</p> <p>a. Bremseseffekt dårligere enn "GOOD"</p> <p>b. Når skydekke høyden er lavere enn 1500 FT eller sikten mindre enn 5000 M</p> <p>c. Når vindskjær er rapportert eller varslet eller at tordenbyger er forventet å påvirke innflygingen eller utflygingen, og</p> <p>d. Når sidevindkomponenten, inkludert kast, overstiger 10 KT eller medvindkomponenten, inkludert kast, overstiger 5 KT.</p> <p>7 Unntak</p> <p>Gjennom ATC kan Avinor fravike de støyforebyggende reglene av sikkerhetsmessige hensyn eller når spesielle forhold vesentlig påvirker lufthavnens kapasitet.</p> <p>Fartøysjefen kan fravike de støyforebyggende reglene dersom sikkerheten krever det.</p> <p>Nødvendige flyginger for kontroll av navigasjons- og kommunikasjonssystemer er unntatt fra de støyforebyggende reglene.</p> <p>De støyforebyggende reglene kan fravikes ved ambulansflyginger, SAR og forsvarets flyginger, så vel med militært registrerte luftfartøy som sivilt registrerte luftfartøy på oppdrag for forsvaret.</p>	<p>2 Approach procedures</p> <p>2.1 NAP is part of published approach procedures, including Visual approach chart AD 2 ENVA 6-1. Shorter visual approaches are allowed from the north to RWY 09 and for propeller aircraft to 2 NM final to RWY 27 provided a clearance to shorten the approach has been received.</p> <p>3 Climb-out procedures</p> <p>3.1 NAP is part of published SID. For jet aircraft a direct routing can be anticipated after passing 2500 FT AMSL. For propeller aircraft departing on RWY 09 and all aeroplanes departing RWY 27 to the north a turn for visual departure can be anticipated after passing 1000 FT AMSL.</p> <p>4 Use of engines</p> <p>a. Aircraft engines must not be reversed beyond idle reverse BTN 2200–0600, unless so warranted by reasons of safety.</p> <p>b. After maintenance, engine testing applying more than idle thrust shall take place on TWY Y between A1 and A2, tail pointing west. Engine testing should be avoided BTN 2200–0600.</p> <p>c. BTN 0600–2200 engine testing lasting maximum 15 minutes in power setting idle, can be performed at parking stands or outside hangars.</p> <p>5 School and training flights</p> <p>5.1 School and training flights in the form of landing circuits VFR or IFR are prohibited 2200-0600.</p> <p>6 RWY-in-use during night</p> <p>6.1 When TFC permits, RWY 09 will be used for landings and RWY 27 for take-off between 2200-0600. ATC will apply conditions described in ICAO Doc 4444 para 7.2.6 so that normal rules for RWY-in-use are followed under the following circumstances:</p> <p>a. Braking action is less than "GOOD"</p> <p>b. When the ceiling is lower than 1500 FT, or the visibility is less than 5000 M</p> <p>c. When wind shear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure, and</p> <p>d. When the crosswind component, including gusts, exceeds 10 KT, or the tailwind component, including gusts, exceeds 5 KT.</p> <p>7 Exceptions</p> <p>Through ATC, Avinor may grant exemption from the provisions in this chapter for safety reasons or when special circumstances seriously impair the airport capacity.</p> <p>The pilot-in-command may deviate from these provisions for safety reasons.</p> <p>Necessary flights regarding control of communication and navigation equipment are exempted from these provisions.</p> <p>Ambulance flights, SAR and military flights may be exempted from these provisions for both military registered aircraft, as well as civil registered aircraft in military operation.</p>
--	--

ENVA AD 2.22 Operative bestemmelser

ENVA AD 2.22 Flight Procedures

NORSK

ENGLISH

<p>1 Ankomstprosedyrer IFR</p> <p>1.1 Standard instrumentinnflygingsprosedyrer (STAR) er basert på RNAV 1. Luftfartøy uten RNAV 1 godkjenning vil bli vektorert til sluttinnlegget, eller klart/vektorert til et punkt hvorfra innflyging kan foretas.</p>	<p>1 Arrival procedures IFR</p> <p>1.1 Standard Instrument Arrival Procedures (STAR) are based on RNAV 1. Aircraft without RNAV 1 approval will be vectored to final, or cleared/vectored to a point from where approach can be made.</p>
---	--

- 1.2 ENVA STAR er basert på "Point Merge System (PMS)" og legger til rette for "Basic Continuous Descent Operations (B-CDO)". Hver enkelt STAR inneholder flere segmenter som til sammen danner en buet "sequencing leg" med konstant avstand til "Merge Point" (MP). "Sequencing leg" er å betrakte som en forsinkelsesmanøver til bruk i perioder med mye trafikk. Alle STAR-prosedyrer er beskrevet fra startpunktet via mellomliggende "waypoints" til MP, hvorfra en instrumentinnflygingsprosedyre kan påbegynnes.
- Ankommende luftfartøy etablert på STAR kan forvente klarering direkte til MP når trafikken tillater det. Etterfølgende luftfartøy klareres direkte til MP når tilstrekkelig avstand til foranliggende luftfartøy er oppnådd. På denne måten vil en nøyaktig sekvensering kunne oppnås mens luftfartøyene opprettholder egen navigasjon (LNAV). Når klarering direkte til MP er mottatt og det i tillegg mottas klarering for en instrumentinnflyging, skal luftfartøyet følge "transition" fra MP til sluttinnlegget som angitt på kartet til den angjeldende instrumentinnflygingsprosedyren.
- 1.2 ENVA STAR is based on Point Merge System (PMS), and accommodates Basic Continuous Descent Operations (B-CDO). Each STAR contains segments forming a curved sequencing leg equidistant from the Merge Point (MP). The sequencing leg shall be regarded as a delay manoeuvre for use during periods with heavy traffic. All STAR procedures are described from the start point via intermediate waypoints to the MP, from where an instrument approach procedure commences.
- Arriving aircraft established on the STAR can expect clearance direct to MP when traffic permits. Succeeding aircraft will subsequently be cleared direct to MP when sufficient spacing to preceding aircraft is obtained. Hence, a precise sequencing can be achieved whilst the aircraft maintain own navigation (LNAV). When cleared direct to MP and also having received an instrument approach clearance, the aircraft shall follow the transition from MP to final as stated in the relevant instrument approach procedure.
- 1.3 ENVA Merge Points (MP) IRKIX, BAMPU, INSOD, XILDA. 1.3 ENVA Merge Points (MP) IRKIX, BAMPU, INSOD, XILDA.
- 2 Sambandssvikt** **2 Radio communication failure**
- 2.1 Ved svikt i sambandet under VFR-operasjoner i CTR: 2.1 If experiencing RDO COM failure operating VFR within CTR:
- Squawk 7600,
 - Hvis mulig ring TWR, TEL 67 03 30 50.
 - Fortsett til GLAVA (industripipe) eller LEIRA (hvor fremtredende kraftlinje krysser elv).
 - Blink med landingslys og se etter lyssignal fra TWR.
 - Kontakt TWR etter landing.
- Squawk 7600,
 - If able call TWR, TEL (+47) 67 03 30 50.
 - Proceed to GLAVA (industrial chimney) or LEIRA (where prominent transmission line crosses creek).
 - Flash landing LGT and watch TWR for visual signals.
 - Contact TWR after landing.
- 3 Operasjoner ved redusert sikt** **3 Operations under limited visibility conditions**
- 3.1 Flyplassmerking og lys, REF 2.9, 2.14 og AD 2 ENVA 2-1 3.1 AD marking and lighting details, REF table 2.9, 2.14 and AD 2 ENVA 2-1
- 3.2 RVR 800 M eller mindre: 3.2 RVR 800 M or less:
Alternativ strømkilde sikrer reaksjon i løpet av 1 - ett - SEC
Secondary power supply ensures activation within 1 - one - SEC
- 3.3 RVR 550 M eller mindre: 3.3 RVR 550 M or less:
LVP aktiviseres: 1 - ett - luftfartøy på manøvreringsområdet om gangen. Ingen biler tillatt på manøvreringsområdet, unntatt biler som utfører lede- eller RVR-tjeneste på oppdrag fra ATC.
LVP activated: 1 - one - ACFT on the manoeuvring area at the same time. No vehicles are allowed on the manoeuvring area except for "follow-me" and RVR services as instructed by ATC.
- 3.4 MNM RVR for avgang er 400 M. 3.4 MNM RVR for departure is 400 M.
- 4 Innflygingshastighet** **4 Approach speed**
- 4.1 Unntatt når andre instruksjoner er mottatt fra ATC, skal fly som utfører instrumentinnflyging holde MNM 160 KIAS til 4 NM fra THR. Dersom dette ikke kan overholdes må ATC informeres. 4.1 Unless otherwise instructed by ATC, ACFT on instrument APCH shall maintain MNM 160 KIAS to 4 NM from THR. If unable to comply, inform ATC.
- 5 Landingsrunde med lette luftfartøyer og jagerfly** **5 AD traffic circuit light aircraft and fighter aircraft**
- 5.1 Lette luftfartøy skal fly landingsrunden i 1000 FT, normalt N for RWY 09/27. 5.1 Light aircraft shall fly the traffic circuit at 1000 FT, normally N of RWY 09/27.
- 5.2 Jagerfly skal fly landingsrunden i 1500 FT, normalt S for RWY 09/27. 5.2 Fighter aircraft shall fly the traffic circuit at 1500 FT, normally S of RWY 09/27.
- 6 "Line-up"- og avgangsklarering** **6 Line-up and take-off clearances**
- 6.1 Klarering for oppstilling i avgangsposisjon og klarering for avgang utstedes alltid som to separate klareringer. 6.1 Clearance for line-up and for take-off are always issued as two separate clearances.

ENVA AD 2.23 Annet

NORSK

- 1 Avvik fra ICAO Annex 14 SARPS**
- 1.1 Hellinger på deler av RWY overskrider kravet. REF para 3.1.13 og 3.1.19
- 1.2 Sikkerhetsområdet inneholder hinder; instrumenthytter samt deler av gjerdet. REF para 3.4.6 og kap. 9.9
- 1.3 Avstand mellom TWY Y og TWY W er 44 M. Avstand mellom TWY W og flyoppstillingsplassene 38, 39 og 40 er mindre enn foreskrevet. REF para 3.9.7
- 1.4 Ujevn overflate på TWY M2 og TWY M3 er merket med gult. REF para 3.9.13

ENVA AD 2.23 Additional Information

ENGLISH

- 1 Differences from ICAO Annex 14 SARPS**
- 1.1 Slopes on parts of RWY is steeper than prescribed. REF para 3.1.13 and 3.1.19
- 1.2 Obstacles within strip; instrument cabins and parts of fence. REF para 3.4.6 and ch. 9.9
- 1.3 Distance between TWY Y and TWY W is 44 M. Distance between TWY W and stand 38, 39 and 40 is less than prescribed. REF para 3.9.7
- 1.4 Uneven surface on TWY M2 and TWY M3 is marked in yellow. REF para 3.9.13

1.5	Helling på deler av det ikke-planerte sikkerhetsområdet til TWY Y er større enn foreskrevet. REF para 3.11.5	1.5	Slopes on parts of the non-graded TWY Y strip are steeper than prescribed. REF para 3.11.5
1.6	På flyoppstillingsplasser med bro er avstand mellom bro og fly mindre enn foreskrevet. REF para 3.13.16	1.6	At ACFT stands with bridge, the distance between the bridge and ACFT is less than prescribed. REF para 3.13.16
1.7	“RWY AHEAD” brukes som obligatorisk instruksjonsmerking. REF para 5.2.16	1.7	RWY AHEAD is used as compulsory instruction marking. REF para 5.2.16
1.8	Terskellys RWY 09 består kun av “wing bars” REF para 5.3.10.5	1.8	THR LGT RWY 09 consists of wing bars only. REF para 5.3.10.5
1.9	Flomlys på flyoppstillingsplassene på TWY M2 og TWY M3 er mindre enn foreskrevet. REF para 5.3.24.4	1.9	Flood light on ACFT stands at TWY M2 and TWY M3 is less than prescribed. REF para 5.3.24.4
1.10	Ledelinjelys på flyoppstillingsplassene er grønne. REF para 5.3.27.3	1.10	Lead-in guidance LGT at ACFT stands are green. REF para 5.3.27.3
2	Avvik fra ICAO Doc 8168 VOL II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures	2	Differences from ICAO Doc 8168 VOL II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures
2.1	RNAV(GNSS) RWY 09: Den flate delen av “intermediate” segmentet (0.55 NM) er kortere enn den anbefalte lengden i ICAO DOC 8168 VOL II.	2.1	RNAV(GNSS) RWY 09: The flat portion of the intermediate segment (0.55 NM) is less than the recommended value in ICAO DOC 8168 VOL II.
3	Innflygings- og rullebanelys	3	Approach and runway lights
3.1	Lysstyrken for høyintensitet APCH LGT er justerbar i 6 trinn, intensitet 0,3 - 1 - 3 - 10 - 30 - 100 %, REF AD 1.1.	3.1	The light intensity for high intensity APCH LGT is adjustable in 6 stages, intensity 0,3 - 1 - 3 - 10 - 30 - 100 %, REF AD 1.1.
3.2	Lysstyrken for PAPI, siktepunkt, THR, RWY CL, RWY edge og RWY end LGT er justerbar i 6 trinn, intensitet 0,3 - 1 - 3 - 10 - 30 - 100 %, REF AD 1.1.	3.2	The light intensity for PAPI, aiming point, THR, RWY CL, RWY edge and RWY end LGT is adjustable in 6 stages, intensity 0,3 - 1 - 3 - 10 - 30 - 100 %, REF AD 1.1.
3.3	Lysstyrken for SFL er justerbar i 3 trinn, intensitet 10 - 30 - 100 %.	3.3	The light intensity for SFL is adjustable in 3 stages, intensity 10 - 30 - 100 %.
4	Advarsel	4	Caution
4.1	Vindskjær og/eller moderat til sterk turbulens kan forekomme på, og S for, sluttinnlegget til RWY 09 ved vind fra S-SE over 25 KT. På visuell innflyging anbefales det å fly N av CL for å etablere seg på sluttinnlegget nærmere RWY.	4.1	Wind shear and/or moderate to severe, turbulence may occur on, and S of, final RWY 09 with wind from S-SE above 25 KT. On visual approach it is recommended to fly N of CL and establish on final closer to RWY.
4.2	Tap av motvind kan forekomme på siste del av sluttinnlegget til RWY 27 når vinden er fra W over 20 KT.	4.2	Loss of headwind may occur on short final RWY 27 when wind from W above 20 KT.
4.3	Turbulensvarsel er tilgjengelig på www.ippc.no via meny: Briefings / Wind & Turbulence / TRONDHEIM (ENVA)	4.3	Turbulence warning available on www.ippc.no via menu: Briefings / Wind & Turbulence / TRONDHEIM (ENVA)
5	Generelt	5	General
5.1	Utøvere av annen sivil flyging enn ruteflyging kan innpassere til og utpassere fra lufthavnens ferdelsområde gjennom hovedporten syd av terminal B. Porten er betjent H24.	5.1	Personnel to and from non-scheduled flights may enter and leave the movement area through the main gate located south of terminal B. The gate is operated H24.
6	Fare forbundet med fugler	6	Bird hazard
6.1	Måkeflokker kan forekomme på og i nærheten av AD. Svaner holder til i nærheten av AD, spesielt om vinteren. Flokker med gjess passerer AD på vei nordover under vårtrekket i MAR-APR. Under høsttrekket er det gjess i nærheten av AD fra slutten av AUG til NOV. Om natten oppholder de seg på sjøen og i det tidligere elveleiet N av AD. De flyr att og fram til jordbruksarealene S og E av AD. Ørn flyr av og til over og i nærheten av AD.	6.1	Concentrations of seagulls may occur on and in the vicinity of AD. Swans are present in the vicinity of AD particularly during winter. Flocks of geese pass AD northbound during spring migration MAR-APR. During autumn migration geese are present on and in the vicinity of AD from AUG to NOV. At night they reside on the sea and former riverbed N of AD. They fly to and from the farmlands S and E of AD. Occasionally eagles fly over and in the vicinity of AD.
6.2	Fuglereduserende tiltak består av bilpatruljer, knallskudd, håndholdt laser og skarpe skudd. Fire fjernstyrte gasskanoner er utplassert på AD i sommerhalvåret.	6.2	Bird scare patrols use various equipment, including flare shell crackers, handheld lasers and shooting. Four remote-controlled gas exploders are located on AD during the summer season.

ENVA AD 2.24 Tilhørende kart Charts related to the aerodrome

Aerodrome Chart	AD 2 ENVA 2 - 1
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 ENVA 2 - 3
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A - RWY 09	AD 2 ENVA 3 - 1
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A - RWY 27	AD 2 ENVA 3 - 3
Standard Departure Charts and Routes Instrument (RNAV 1 SID BASED ON GNSS) RWY 09	AD 2 ENVA 4 - 3/4/5
Omni-directional Departure RWY 09	AD 2 ENVA 4 - 7
Standard Departure Charts and Routes Instrument (RNAV 1 SID BASED ON GNSS) RWY 27	AD 2 ENVA 4 - 9/10/11/12
Omni-directional Departure RWY 27	AD 2 ENVA 4 - 13
Standard Arrival Charts and Routes Instrument (RNAV 1 STAR BASED ON GNSS) RWY 09	AD 2 ENVA 4 - 15/16/17
Standard Arrival Charts and Routes Instrument (RNAV 1 STAR BASED ON GNSS) RWY 27	AD 2 ENVA 4 - 19/20/21
ILS or LOC RWY 09	AD 2 ENVA 5 - 1
RNAV(GNSS) RWY 09	AD 2 ENVA 5 - 3/4
ILS or LOC RWY 27	AD 2 ENVA 5 - 5
RNAV(GNSS) RWY 27	AD 2 ENVA 5 - 7/8
Visual Approach Chart - ICAO	AD 2 ENVA 6 - 1
VFR-Routes Light Aircraft and Helicopter	AD 2 ENVA 6 - 3
TMA/TIA Chart - Værnes/Ørland/Røros TMA	AD 2 ENVA 7 - 11

FRA Connecting Routes Chart - ENVA	ENR 6.3 - 7
------------------------------------	-------------

Liste over RNAV- og SIG-punkter brukt i SID/STAR/IAP finnes under ENR 4.4.2

RNAV and SIG points used in SID/STAR/IAP are listed under ENR 4.4.2

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK