

## Skema til brug for hørings svar til BL-udkast og bemærkninger hertil (Comment response sheet)

Udkast til BL (titel): BL 3-13		
Bestemmelse:	Hørings svar (afsender og indhold):	Bemærkninger (enhed og indhold):
4.1.b. Aalternative strømforsyninger.	Høringspart: Stavefejl	Trafikstyrelsen: Dette er rettet i den endelige udgave.
<i>Anm. Til pkt. 4.1.1: ICAO anbefaler, at der etableres et overvågningsradarsystem på flyvepladser, hvor der skal afvikles trafik med RVR værdier mindre end 350 meter</i>	Høringspart: Det bør afklares hvad luftfartsmyndighedernes praksis vil blive i forhold til ICAO´s anbefaling omkring etablering af overvågningsradarsystem. I regionallufthavnen med begrænset trafik vurderes et krav om etablering af et sådant radaranlæg være at skyde langt over målet. Områdesikringen fungerer i dag gennem operationelle begrænsninger (eks. kun 1 fly eller køretøj i manøvreområdet ad gangen). Etablering af radaranlæg er en anlægsudgift i størrelsesordenen 4 til 5 millioner kroner, betydelige driftsomkostninger på det tekniske anlæg og formodentlig en betydelig forøgelse i omkostningerne til den flyveledelse der skal benytte systemet (Naviair).	Trafikstyrelsen: Fastholdes som anbefaling, netop med sigte på ikke at belaste mindre flyvepladser urimeligt.
4.3.3 Lyskilderne i de enkelte systemer skal opfylde specifikationerne i ICAO Annex 14, Vol I, således at kategori II anlæg både opfylder kravene til kategori I og II, og således at kategori III anlæg opfylder kravene til kategori	Høringspart: Skal det tolkes således at kravene til CAT3 og 2 skal opfylde krav til CAT1 mht længden af APP lights? Operationelt behøves bare 210 m til CAT3 og 420 m til CAT2	Trafikstyrelsen: Ja! Da langt de fleste operationer afvikles under Cat. I forhold, så det er væsentligt at tilgodese de sikkerhedsmæssig behov også under disse forhold.

I, II og III.		
<p>4.3.5 Der skal være etableret en alternativ strømforsyning med følgende maksimale omskiftningstider:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Indflyvningslys 1 sek.</li> <li>- Banekantlys 1 sek.</li> <li>- Tærskellys 1 sek.</li> <li>- Baneendelys 1 sek.</li> <li>- Banecenterlinielys 1 sek.</li> <li>- Sætningszonelys 1 sek.</li> <li>- Nødvendig rullevejsbelysning 15 sek.</li> </ul>	<p>Høringspart: Omskiftetiden for banekantlys er ændret fra 15 sekunder til 1 sekund. Ændringen er ikke begrundet i ICAO krav, da Annex 14 anbefaler 15 sekunder. De 15 sekunder bør af den grund fastholdes.</p>	<p>Trafikstyrelsen: Det vil være u hensigtsmæssigt at bibeholde de 15 sek. for banekantlysene alene, idet alle øvrige lyssystemer lægges om til 1 sek. når der landes cat. II/III eller startes under reducerede sigtbarhedsforhold. Dette vil komplicere omkoblingsfunktionen unødigt.</p>
<p>4.3.6 Der skal være etableret et overvågnings- og vedligeholdessystem, der under kategori II og III flyvninger sikrer, at andelen af lys i drift for hvert enkelt lyssystem mindst er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. 95 pct. for indflyvningslysets inderste 450 m,</li> <li>b. 95 pct. for centerlinielys,</li> <li>c. 95 pct. for tærskellys,</li> <li>d. 95 pct. for banekantlys,</li> <li>e. 90 pct. for sætningszonelyset, og</li> <li>f. 85 pct. for de yderste 450 m af indflyvningslyset.</li> </ul>	<p>Høringspart: For pkt. 4.3.6 og 4.6.1 gælder, at en implementering vil medføre store komplekse projekter, som vil strække sig over flere år, hvis gældende regler for ændringer inden for CNS området skal overholdes. Der bør derfor fastsættes en frist for, hvornår kravene i den ændrede BL 3-13 senest skal være opfyldt.</p>	<p>Trafikstyrelsen: Der er tale om en misforståelse hos høringsparten. Overvågningen findes og fungerer (i modsat fald ville det betyde tilbagekaldelse af allerede meddelte godkendelser).</p>

<p>4.4.2 Vindmålerudstyret skal angive middelværdierne for vindretning og hastighed over en periode på 2 minutter med opdatering hvert 15. sekund. Afvigelser fra middelvindhastigheden på 10 Kts. eller mere i en given 2 minutters periode skal registreres, og »maksimum og minimum hastighed« i en 10 minutters periode skal fastholdes og opdateres hvert 15. sekund.</p>	<p>Høringspart: Afvigelser på 10 kt er ganske højt med tanke på at flere fly er begrænset til 10 kt X-vind på CAT3/autolanding.</p>	<p>Trafikstyrelsen: Dette er et standard krav til vindmåling, det eneste særlige forhold er specificering af den korte opdateringsperiode.</p>
<p>4.6.1. Der skal være etableret et system til kontrol og vejledning af trafik på flyvepladsens manøvreområde (SMGCS), jf. ICAO Annex 14, Vol, Chapter 9.</p> <p><i>Anm.: Ved komplicerede flyvepladser vil ICAO Doc 9830, Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS) Manual blive anvendt som grundlag for godkendelse.</i></p>	<p>Høringspart: Vol. nummer mangler</p> <p>Høringspart: Denne anmærkning vedrører i realiteten kun Høringsparten og bør udgå. Høringsparten finder, at der er stor usikkerhed om status for doc 9830. En række bestemmelser i dokumentet er ikke relevante, enten fordi de teknisk ikke længere er gældende eller fordi de ikke er relevante for Høringsparten. Endvidere er dokumentet ikke, trods klare visioner understøttet af de industristandarder, som er krævet efter forordning 2096/2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartsjtjenester.</p> <p>EU-kommissionen har i den tekniske masterplan for SESAR foreslået en teknisk udvikling og implementering af A-SMGCS over de næste 10-15 år.</p>	<p>Trafikstyrelsen: Der henvises i den endelige udgave til Vol. I</p> <p>Trafikstyrelsen: Referencen er netop indført, for at fjerne tvivlen om hvad grundlaget vil være for godkendelse af et A-SMGCS system. Det forventes ikke, at fremtidig EASA regulering vil være i konflikt med ICAO anbefalinger.</p>

	<p>Endvidere foreskriver EU-kommissionen i LSSIP en faseopdelt implementering, som er baseret på den tekniske udvikling og etablering af fælles standarder, mens ICAO doc. 9830 alene beskriver funktionaliteten i det fuldt udviklede system (Høringsparten har indtil nu efterlevet alle EU-kommissionens krav på området).</p> <p>Høringsparten finder at formuleringen af anmærkningen skaber usikkerhed om, i hvilket omfang og fra hvilket tidspunkt A-SMGCS skal være gældende og dermed usikkerhed om de økonomiske konsekvenser.</p> <p>Høringsparten bemærker i øvrigt at den foreslåede regulering formentlig inden for en 3 årig periode vil skulle afløses af en ny fælles europæisk lovgivning baseret på EASA standarder, uden nationale særregler. Den foreslåede anmærkning kan potentielt påføre Høringsparten væsentlige investeringer i ændrede systemer, som vil afspejles i det fremtidige taktsgrundlag. Høringsparten finder det derfor betænkeligt at gennemføre den foreslåede ændring, som anmærkningen medfører, navnlig henset til at reguleringen formentlig i løbet af 3 år erstattes af en ny fælles europæisk lovgivning.</p>	
<p>Pkt. 5.1.b. Mindst de følgende nævnte anlæg skal være markerede/anmeldt som</p>	<p>Høringspart: I bestemmelsen i pkt. b.3 omtales "krævede stopbarrer". Hvad er kravene? Burde der ikke være en</p>	<p>Trafikstyrelsen: Der skal henvises til punkt 4.3.9</p>

<p>funktionsduelige i den pågældende flyvekontrolltjeneste:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alternative strømforsyninger.</li> <li>2. ILS: LLZ, GP samt enten OM + MM eller DME.</li> <li>3. Lysanlæg: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Indflyvningslys,</li> <li>- tærskellys,</li> <li>- sætningszonelys,</li> <li>- banecenterlinjelys,</li> <li>- banekantlys,</li> <li>- baneendelys, og</li> <li>- krævede stopbarer.</li> </ul> </li> </ol>	<p>beskrivelse af kravene for at forstå, hvad kravene indeholder eller en reference til kravene?</p>	
<p><b>6. Baner der skal anvendes til starter med en banesynde (RVR) mindre end 350 meter</b></p>	<p>Høringspart: Banesynde på 350 m, hvorfor ikke 400 m som er triggeren for LVP?</p>	<p>Trafikstyrelsen: For ikke at påføre brugerne flere begrænsninger end nødvendigt.</p>
<p>Pkt. 6.1.b. Rulleveje, der skal anvendes, skal være forsynet med centerlinjelys og stopbarer ved ventepositioner, jf. dog pkt. 6.1.1.</p>	<p>Høringspart: Der refereres til pkt. 6.1.1 (rullevejscenterlinjelys). Der bør i pkt. 6.1.b ligeledes refereres til pkt. 6.1.2 (stopbarer).</p>	<p>Trafikstyrelsen: Ja.</p>
<p>Pkt. 6.1.1 krav om installation af rullevejscenterlinjelys kan tilsidesættes, hvor der forefindes rullevejskantlys og en tydelig rullevejscenterlinjebemaling og hvor trafikintensiteten er begrænset.</p>	<p>Høringspart: Lille "k" erstattes af et stort "K" (Krav).</p>	<p>Trafikstyrelsen: Dette er rettet i den endelige udgave.</p>

<p>6.2 Flyvepladshåndbogen, jf. BL 3-8 skal indeholde beskrivelser af baner, rulleveje etc., der skal anvendes i forbindelse med starter med banesynsvidde (RVR) mindre end 350 meter jf. pkt. 6.1, samt procedurer der skal anvendes i forbindelse med disse starter (Low Visibility Procedures for start, LVP start).</p>	<p>Høringspart: Det formodes at der er tale om BL 3-18</p>	<p>Trafikstyrelsen: Dette er rettet i den endelige udgave.</p>
---	--	--