# OPERATIV INFO FOR ENTO OG TORP CTR

## VERSJONSHISTORIE

| Versjon | Dato | Referanser | Beskrivelse |
|---|---|---|---|
| 1.0 | 2014-09-15 | | Første utgave |
| 1.1 | 2015-01-13 | Kapittel 2.1 | Klassifisering av Torp CTR basert på ny BSL F 1-1 (SERA) |
| 1.2 | 2015-08-20 | Kapittel 2.3 | Nye RNAV (GNSS) innflygingsprosedyrer til begge rullebaner |
| 1.3 | 2015-12-01 | Kapittel 1.11 og 2.7 | Reviderte restriksjoner ifm. nye trafikkregulerende bestemmelser mvf. 2015-12-01 |
| 1.4 | 2016-10-01 | Kapittel 2.7 | Reviderte trafikkregulerende bestemmelser for fly med sertifisert støynivå under 72dB(A) |
| 2.0 | 2018-09-13 | | Oppdateringer ifm. AIRAC 13 SEP 2018, inkl. innføring av ILS CAT II for RWY18. Endret utforming av venteposisjon på TWY W3. Navngiving av Main Apron taxiway TANGO. |
| 2.1 | 2018-09-24 | Kapittel 1.6 | Nytt kart Main Apron |
| 2.2 | 2019-06-29 | Kapittel 1.7 | Nytt kart GA Apron, samt endrede operasjonsmønstre |
| 2.3 | 2021-05-07 | Kapittel 1.1 og 2.10 | Informasjon om nye karter i AIP Norge fra 21 JUN 2021.<br>Ny referanse for ubemannede luftfartøyer (UAS/droner). |
| 2.4 | 2022-09-05 | Kapittel 1.1, 1.6, 1.7, 2.3, 2.4 og 2.5 | Redaksjonelle endringer, inkl. fjerning av lenker til spesifikke sider i AIP Norge.<br>Nye karter og beskrivelser for Main Apron og GA Apron. |
| 2.5 | 2025-03-20 | Kapittel 1.3, 1.4, 2.1, 2.3, 2.8 | Obligatorisk ground handling for flyginger til/fra flyplasser utenfor Schengen.<br>Nytt kapittel 1.4, Bestilling av flyginger.<br>Torp CTR er luftrom klasse G med RMZ og TMZ utenfor åpningstid for ATC.<br>Korrigerte referanser til AIP kartsider for IAP, STAR, SID, VAC mv.<br>Bestilling av tidsperioder for avganger fra ENJB. |
| 2.6 | 2025-11-27 | Kapittel 1.8. 2.4 og 2.10 | Endret kart GA apron, samt endrede beskrivelser for helikopteroperasjoner.<br>Referanse til AIP kart ENTO 6-3 er fjernet.<br>Ny informasjon for UAS operasjoner. |
| 2.7 | 2026-06-11 | Kapittel 2.3, 2.4, 2.5, 2.10 | Nye referanser til kartsider i AIP Norge ifm. endret RWY ID.<br>Ny app NinoxDrone2. |

## GENERELT

Dette dokumentet inneholder informasjoner som er relevante for alle typer luftfartsrelaterte operasjoner ved Sandefjord Lufthavn Torp (ENTO) og i luftrommet i nærområdet rundt flyplassen (Torp kontrollsone/CTR) – både med bemannede og ubemannede luftfartøyer, samt for luftsportsaktiviteter.

Informasjonene kommer i tillegg til eller utfyller informasjon som finnes i dokumentet Aeronautical Information Publication (AIP) Norge, som kan finnes her.

Informasjonene er inndelt i to kapitler:

1. Flyplass
2. Luftrom

Kapittel 1 inneholder beskrivelser av aktiviteter, bestemmelser og begrensninger ved ENTO.

Kapittel 2 inneholder beskrivelser av aktiviteter, bestemmelser og begrensninger i Torp CTR, herunder:

- Operasjoner ved ENTO, inkl. skole- og treningsflyging
- Operasjoner ved Jarlsberg flyplass (ENJB), inkl. luftsportsaktiviteter
- Operasjoner ved Tønsberg sykehus (ENTH)
- Operasjoner med ubemannede luftfartøy (UAS, Unmanned Aircraft System)

# 1. FLYPLASS

## 1.1 RULLEBANE OG TAKSEBANER

Detaljerte opplysninger om rullebaner og taksebaner (dvs. manøvreringsområdet) er publisert i AIP Norge under PART 3 AERODROMES, AD 2 FLYPLASSER, ENTO SANDEFJORD/Torp.

## 1.2 OMRÅDER FOR OPPSTILLING AV LUFTFARTØYER (APRONS)

Det finnes flere Aprons ved flyplassen, herunder:

- Main Apron – beliggende ved terminalen og som utelukkende benyttes av rute- og charterfly.
- General Aviation (GA) Apron – beliggende nord av TWY W3 og som i hovedsak benyttes av flyskoler og besøkende GA fly/helikoptre.
- Club Apron – beliggende nordøst av TWY Y og som benyttes av Sandefjord Flyklubb og DC3 Dakota.
- Hangar Aprons – beliggende foran hangarer til forskjellige luftfartsoperatører ved flyplassen.

I tillegg finnes en egen Deice Apron for avising av luftfartøyer.

Mer detaljerte opplysninger om Main, GA, Club og Deice Aprons finnes nedenfor.

Det kreves tillatelse til oppstart av motorer for alle luftfartøyer fra alle typer Aprons – med unntak av fly som har fullført avising og småfly med stempelmotorer (piston engines). Sistnevnte fly skal alltid oppgi om hvorvidt status på varmkjøring av motor (engine runup) er foretatt ved første oppkall til kontrolltårnet.

## 1.3 FORHÅNDSGODKJENNING AV FLYGINGER

Det er begrenset plass til parkering av besøkende fly på flyplassen.
For GA-flyginger som har planlagt bakkeopphold ved ENTO, er det derfor innført krav om forhåndsgodkjenning (PPR) før flyging til ENTO kan finne sted. T: (+47) 33 42 70 30.
Flyginger som har hjemmebase på ENTO, eller som skal ha opphold ved lokalt verksted, eller som skal kun skal fylle drivstoff uten behov for parkering, er unntatt fra PPR.

For GA-flyginger med MTOM over 2000 KG, samt for alle GA-flyginger som ankommer fra – eller skal ta av til – en flyplass utenfor Schengen-området, er det dessuten obligatorisk med Ground Handling tjeneste.

## 1.4 BESTILLING AV FLYGINGER

Grunnet perioder med begrenset ATC kapasitet er det innført et verktøy
på https://ento.skedda.com/booking for bestilling for følgende typer flyginger:

- Avgangsperioder fra ENTO for VFR/IFR treningsflyginger, samt hobby- og rekreasjonsflyginger (gjelder ikke DC3 Dakota).
- Perioder med gjentakende landingsrunder for rullebanen og treningsområder for helikoptre ved ENTO.
- Perioder med gjentakende instrumentinnflyginger ved ENTO.
- Avgangsperioder fra ENJB for samtlige flyginger.

Kommersielle GA flyginger, samt flyginger av typen MIL/SAR/HOSP og politi er ikke omfattet bestemmelsene ovenfor.

I perioder med økt ATC kapasitet vil verktøyet https://ento.skedda.com/booking kunne angi at bestilling for enkelte typer flyginger ikke er nødvendig (Booking not required).

## 1.5 REDUSERT RULLEBANEADSKILLELSE

Det benyttes redusert adskillelse på rullebanen mellom lette én- og/eller tomotors propellfly med MTOM inntil 7000 KG, ref. ENTO AD 2.20 punkt 7.
Dersom et lett propellfly etter landing opplever tekniske problemer (f.eks. motorstopp) som gjør at flyet ikke kan forlate rullebanen som forutsatt, skal fartøysjef forsøke å manøvrere flyet ut til kanten av rullebanen, og umiddelbart informere Torp TWR om den inntrufne situasjonen.
Dette vil øke sjansen for at et etterfølgende fly som lander med redusert rullebaneadskillelse kan unngå å komme i nærheten av flyet med tekniske problemer.

## 1.6 ICAO KODEBOKSTAVER FOR OPERASJONER PÅ FLYPLASS

I teksten nedenfor benyttes referanser til ICAO kodebokstaver for operasjoner på en flyplass, og tabellen nedenfor angir aktuelle dimensjoner for relevante kodebokstaver.

| Kode-bokstav | Vingespenn | Max avstand mellom yttersider av hovedhjul (wheel span) |
|---|---|---|
| A | Inntil 15m | Inntil 4,5m |
| B | 15m inntil 24m | 4,5m inntil 6m |
| C | 24m inntil 36m | 6m inntil 9m |
| D | 36m inntil 52m | 9m inntil 14m |

I tillegg vil det finnes restriksjoner for fly basert på avstand mellom nesehjul og hovedhjulsett (wheel base), men dette temaet omtales ikke videre her.

## 1.7 MAIN APRON

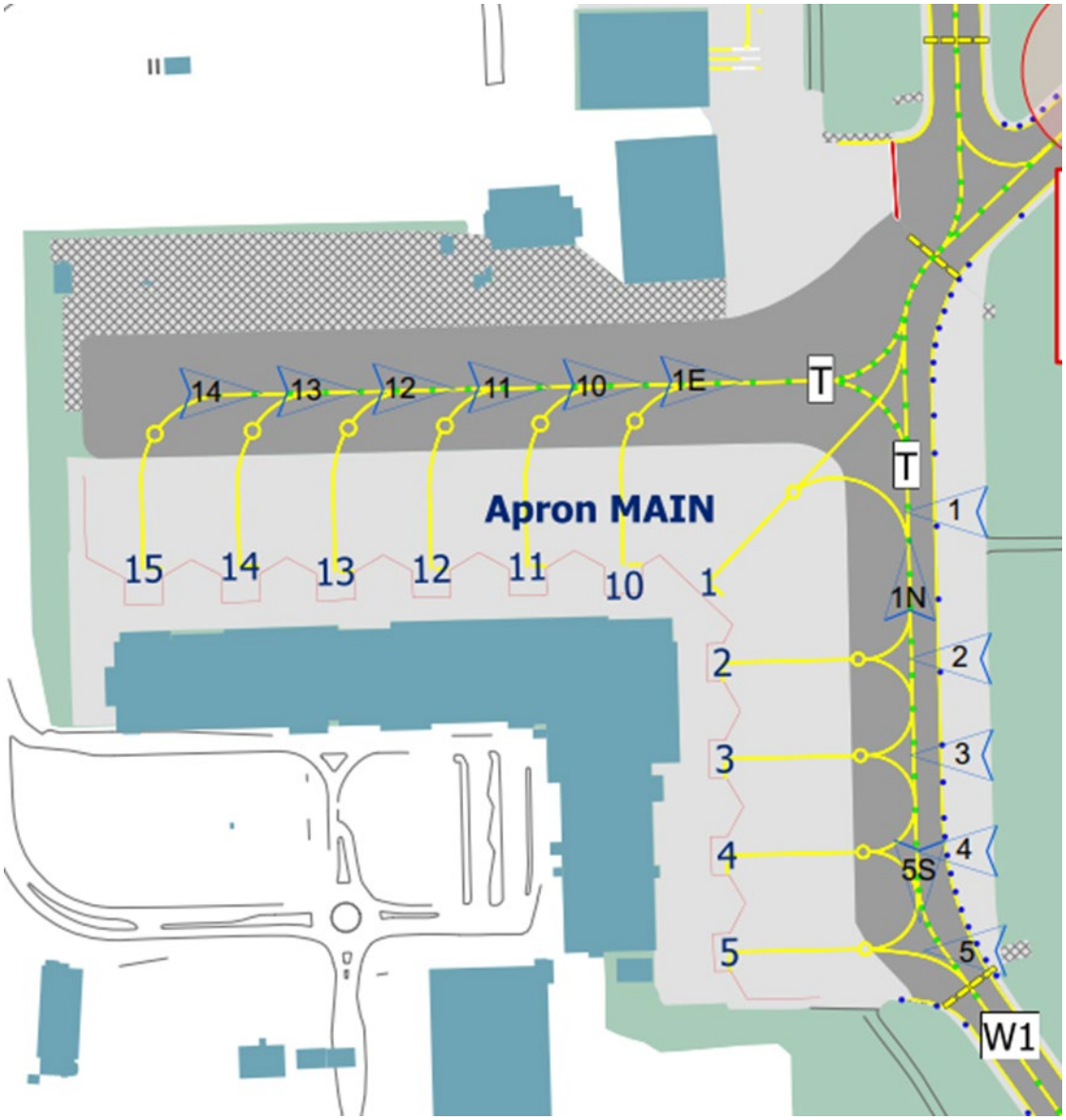
Det er etablert en Apron Taxiway (TWY) med benevnelsen «TANGO» på Main Apron som strekker seg fra Stand 15 til hhv. TWY W1 og W2. Main Apron er ikke en del av manøvreringsområdet på flyplassen, og er følgelig ikke under regulær kontroll av Torp kontrolltårn. Det skal allikevel innhentes tillatelser fra kontrolltårnet ifm. følgende aktiviteter;

- Startup og Pushback av fly fra flyoppstillingsplasser, ref. AIP Norge ENTO AD 2-20 punktene 4 og 5 samt AD 2 ENTO 2-2.
- Taksing med fly til/fra flyoppstillingsplass via Apron TWY TANGO
- Taksing med fly via Apron TWY TANGO mellom taksebanene W1 og W2 (i begge retninger)
- Tauing av fly mellom flyoppstillingsplasser og hangarer i teknisk område via Apron TWY TANGO
- Kjøring med lufthavnens inspeksjonsbiler på Apron TWY TANGO når lavsiktsprosedyrer (LVP) er iverksatt

Main Apron har totalt 11 flyoppstillingsplasser (parking stands), herunder:

- 5 plasser på østsiden av terminalbygg (Stands 2, 3, 4 og 5 = kode C, Stand 1 = kode D)
- 6 plasser på nordsiden av terminalbygg (Stands 10, 11, 12, 13, 14 og 15 = kode C)

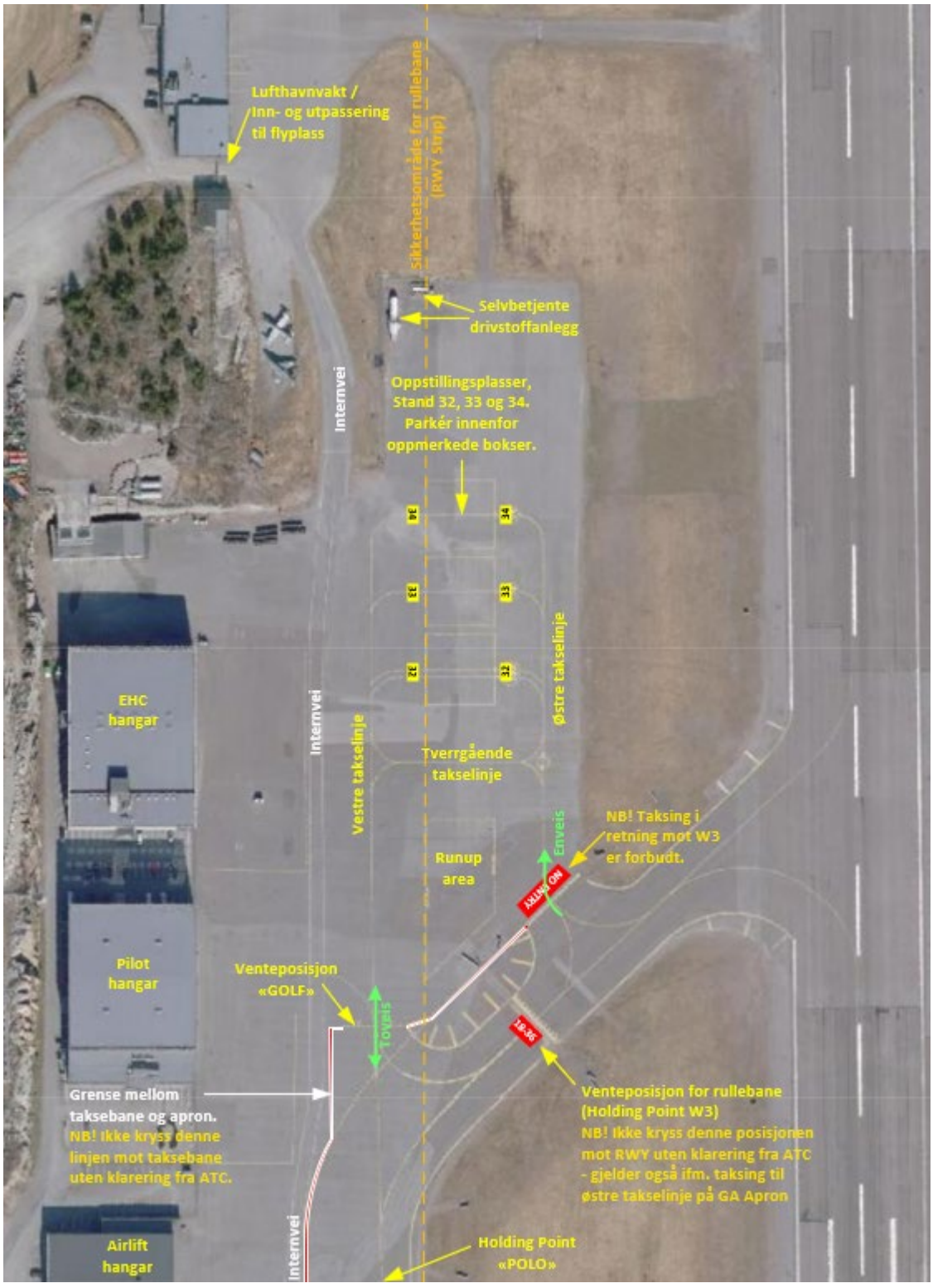
Oversikt over Main Apron (utklipp fra AIP Norge AD 2 ENTO 2-2):



## 1.8 GENERAL AVIATION (GA) APRON

GA Apron er ikke en del av manøvreringsområdet på flyplassen, og er følgelig ikke under regulær kontroll av Torp kontrolltårn – selv om instruksjoner av typen 'taxi to runup area' eller 'air taxi/taxi to holding point GOLF' vil bli gitt ved forespørsel om taksing før avgang. Alle bevegelser med fly eller helikoptre på selve GA Apron er dermed flygers eget ansvar.

Oversikt over GA Apron:



Deler av GA Apron (området øst av vestre takselinje) ligger innenfor sikkerhetsområdet for rullebanen (RWY Strip), men Luftfartstilsynet har gitt dispensasjon til at fly med ICAO kodebokstav A og B og helikoptre kan takse og/eller parkere på dette området.

Det er etablert to parallelle takselinjer på GA Apron (på østsiden og på vestsiden), samt en tverrgående takselinje som binder disse sammen. Ved taksing på selve GA Apron skal disse takselinjene i størst mulig grad følges.

På sørsiden av den tverrgående takselinjen er det etablert et «runup»-område som skal benyttes ved behov for motorkjøring før avgang. Det tillates at inntil tre fly med inntil MTOM=2000KG kan benytte dette området på samme tid.
Det er tillatt å entre og forlate «runup»-området i alle retninger unntatt mot sør (pga. tilstøtende taksebane W3 og hindringer).
Det er også tillatt å krysse «runup»-området – forutsatt at taksing ikke kommer i konflikt med fly som utfører runup, inkludert fly som entrer eller forlater området ifm. runup.

I overgang mellom den vestre takselinjen og TWY W3 er det etablert en venteposisjon med benevnelse «GOLF». Alle fly som skal forlate GA Apron til TWY W3 vil bli instruert om å takse til (eller via) denne venteposisjonen.

**NB!** Østre takselinje er stengt for taksing fra GA Apron til TWY W3, se skilting/merking «NO ENTRY». Ved taksing fra TWY W3 til GA Apron kan taksing finne sted på både østre og vestre takselinje – forutsatt at ikke vestre takselinje er blokkert av fly som skal takse fra GA Apron til TWY W3.

Flyskolene European Helicopter Center (EHC) og Pilot Flight Academy (PFA) har hangarer som ligger ved GA Apron, mens flyskolen Redflight Aviation (RA) har hangar ved taksebane W3. Aktiviteter tilknyttet disse flyskolene utgjør en stor andel av trafikkvolumet på GA Apron.

Helikoptre vil normalt følge samme takseruter som fixed-wing luftfartøyer både til og fra rullebanen ifm. avgang og landing, og i denne sammenheng må det utvises forsiktighet ved operasjoner i nærheten av helikoptre som løfter, hovrer, takser/lufttakser eller lander.
Rotorwash fra helikoptre som er i bevegelse kan utgjøre en risiko for andre luftfartøyer (også for andre helikoptre), og dersom mulig bør det holdes en minsteavstand tilsvarende 2-3 rotorbredder fra et slikt helikopter (ca. 30m).

Merk at det finnes en internvei mellom den vestre takselinjen og hangarer og som har relativt mye biltrafikk. I henhold til ferdselsforskriften for flyplassen skal kjøretøy alltid vike for luftfartøyer som beveger seg i dette området, men det oppfordres allikevel til ekstra årvåkenhet ved manøvrering av luftfartøyer i nærheten av internveien.

Det finnes i alt 3 oppmerkede oppstillingsplasser for luftfartøyer på GA Apron og som er dimensjonert for luftfartøyer inntil kode B. Helikoptre som skal benytte disse oppstillingsplassene skal følge begrensninger beskrevet i AIP Norge.
Parkering av luftfartøyer som er gjenstand for Ground Handling tjeneste skal skje i henhold til anvisninger fra aktuell tjenesteleverandør.

Ved bruk av selvbetjent drivstoffanlegg skal oppholdet ved anlegget begrenses til den tid det tar å fylle drivstoff. Når fylling er utført, bør luftfartøyet flyttes til en egnet oppstillingsplass (dersom PPR er innhentet) – med mindre avgang er planlagt i nær fremtid.

Inn- og utpassering til/fra flyplassen skal skje gjennom lufthavnvakt ved brannstasjon på nordsiden av GA Apron. Anvisninger finnes ved ringeklokke på lufthavnvakten.
Passkontroll er nødvendig for mannskaper og passasjerer som ankommer fra – eller skal som skal reise til – et non-Schengen land, og denne typen flyginger er underlagt krav til obligatorisk ‘ground handling’.

## 1.9 CLUB APRON

Parkering ved Sandefjord Flyklubbs hangar nordøst av TWY Y (benevnt Club Apron) er begrenset til flyklubbens egne fly, samt for spesielle operasjoner med LN-WND (Dakota) og LN-WNH (Harward). Parkering av andre fly på Club Apron kan kun finne sted etter at tillatelse er innhentet fra Sandefjord Lufthavn AS på T: (+47) 33 42 70 30.

## 1.10 DE-ICING APRON

De-icing Apron ligger på østsiden av TWY Y (i forlengelsen av TWY C), og benyttes til avising av luftfartøyer i vinterhalvåret, ref. AIP Norway AD 2 ENTO 2-5.

De-icing Apron kan i spesielle situasjoner benyttes til parkering av luftfartøyer, men dette vil i hovedsak skje i perioder hvor behov for avising ikke er til stede.

## 1.11 VÆRFORHOLD

Fremtredende vindretninger er fra nord og sør (i hovedtrekk langs rullebanen).
Reduserte siktforhold kan påregnes i tidsrommene rundt månedene november og mars ifm. tåkedannelse, men også i andre perioder med høy luftfuktighet kombinert med lave temperaturer om natten og om morgenen.
Snøfall og frost kan forventes i perioden fra oktober til mars, men denne perioden varierer naturlig nok fra år til år.

## 1.12 STØYFOREBYGGENDE TILTAK PÅ FLYPLASSEN

Bruk av hjelpemotor (APU):
Bruk av APU (Auxillary Power Unit) skal ikke overstige 5 minutter etter landing eller 5 minutter før avgang.

Motortesting:
Motortesting på flyoppstillingsplass tillates kun ved tekniske problemer ifm. oppstart av rute- eller charterflyginger der operatøren har et umiddelbart behov for å avgjøre om luftfartøyet må repareres før dette kan settes inn i normal operativ drift.

Motortesting ifm. teknisk vedlikehold skal normalt utføres i rusegrop (eget område for motorkjøring på østre del av flyplassen ved TWY B).
Motortesting på tomgang kan likevel utføres ved hangar når bruk av rusegrop, inkludert taksing, vil innebære en høyere støybelastning.

Motortesting ifm. teknisk vedlikehold utenfor flyplassens åpningstid tillates kun dersom særskilt tillatelse er innhentet fra Sandefjord Lufthavn AS.

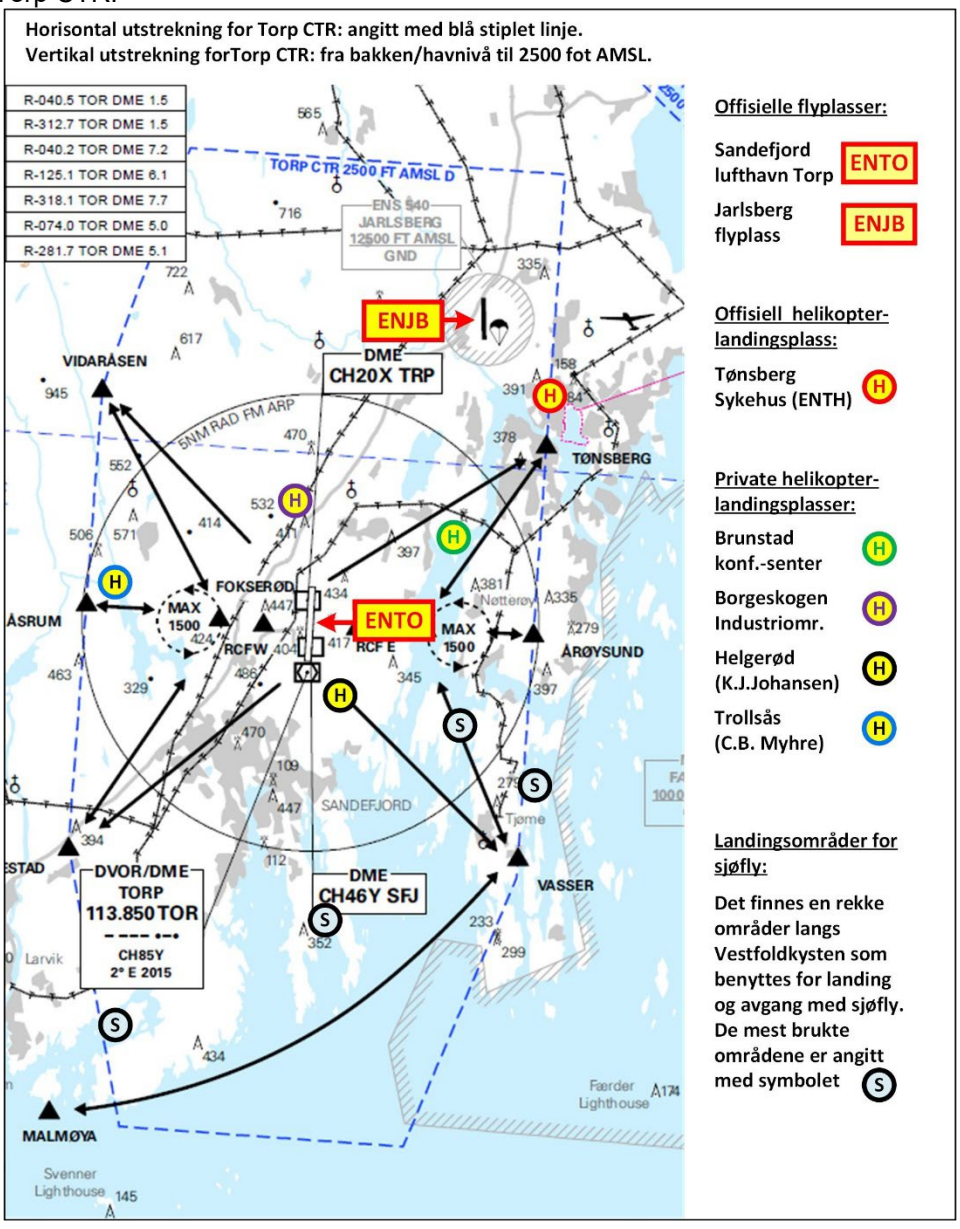
# 2. LUFTROM

## 2.1 KONTROLLSONE (CTR)

Innenfor åpningstid for ATC (for Torp kontrolltårn) har Torp CTR luftrom klasse ”D” – med krav til to-veis radiokommunikasjon (RMZ) og transponder (TMZ). Det er krav til å innhente klarering fra ATC for å kunne fly i klasse D luftrom – noe som forutsetter innlevering av reiseplan – enten ved innlevering av fullstendig reiseplan før avgang, eller ved innlevering av en forkortet reiseplan før flyging i aktuell del av luftrommet.

Utenfor åpningstid for ATC (ref. BSL F 1-1, § 15, SERA.6001) har Torp CTR luftrom klasse ”G” – med krav til to-veis radiokommunikasjon (RMZ) og transponder (TMZ). Det er hverken krav til reiseplaner eller klareringer i klasse ”G” luftrom, men det er krav til å sende posisjonsmeldinger blindt. Normale åpningstider for ATC er publisert i AIP Norge, men siden disse tidene ofte er utvidet pga. forsinkelser for rutetrafikk, benyttes ATIS til å angi når kontrollsonen har luftrom klasse ”G”.

Kart over Torp CTR:



## 2.2 OVERVÅKINGSTJENESTE BASERT PÅ RADAR

Det er et obligatorisk krav til bruk av transponder ved flyging i Torp kontrollsone, men Torp kontrolltårn kan dispensere for dette kravet for enkeltflyginger. Dette gjelder eksempelvis en flyging som skal til verksted på ENTO for å reparere sin transponder.
Overvåkingstjenesten benyttes bl.a. til å organisere trafikkavviklingen i kontrollsonen, samt å utstede trafikkinformasjon til berørte flyginger.

Overvåkingstjeneste i kontrollsonen baserer seg i stor grad på radardata som leveres av Torp radar på Kihlås (beliggende nordøst av flyplassen), samt Haukåsen radar nordøst av Oslo. Ved bortfall av data fra disse radarene, kan det påregnes strenge begrensninger for trafikk i kontrollsonen, herunder bruk av landingsrunder ved ENTO og ENJB, gjennomflyginger og luftsportsaktiviteter. Aktuelle begrensninger vil publiseres via NOTAM og vil sendes ut på ATIS.

## 2.3 INSTRUMENT INN- OG UTFLYGINGSPROSEDYRER

Følgende innflygingsprosedyrer er etablert ved ENTO:

- ENTO 4-9: STAR (RNAV1 GNSS) RWY 17
- ENTO 4-12: STAR (RNAV1 GNSS) RWY 35
- ENTO 5-1: ILS or LOC RWY 17 CAT II
- ENTO 5-3: RNP Z RWY 17
- ENTO 5-7: VOR RWY 17
- ENTO 5-9: ILS or LOC RWY 35
- ENTO 5-11: RNP Z RWY 35
- ENTO 5-15: VOR RWY 35

Følgende utflygingsprosedyrer er etablert ved ENTO:

- ENTO 4-1: SID (RNAV1 GNSS) RWY 17
- ENTO 4-4: Omni-directional Departure RWY 17*
- ENTO 4-5: SID (RNAV1 GNSS) RWY 35
- ENTO 4-8: Omni-directional Departure RWY 35*

*Omni-directional Departure benyttes normalt for luftfartøyer som ikke har RNAV1 kapasitet, eller når en regulær SID ikke kan knytte flyplassen til ruteføring i innmeldt reiseplan.

## 2.4 VFR GENERAL AVIATION

Det forefinnes flere prosedyrer for VFR-operasjoner i Torp kontrollsone, herunder:

- ENTO 6-1: VAC – Visual Approach Chart (MTOM under 3000 KG)
- ENTO 6-2: Landing Patterns Light Aircraft / Helicopter
- ENTO 6-3: Training Patterns and Areas Helicopter

Ruteføringer for VFR-flyginger med MTOM over 3000 KG vil bli bestemt i hvert enkelt tilfelle, bl.a. basert på vurdering av flytype, værforhold og annen relevant trafikk.

Når det gjelder ruteføringer som er angitt i ENTO 6-1 gjøres det spesielt oppmerksom på følgende forhold:

- Maksimumshøyder er etablert bl.a. for å holde avstand inn og ut av diverse landingsrunder, men også for å skape rom for visuelle inn- og utflyginger for IFR-flyginger.
    - Maksimumshøyde på 1000 FT for helikoptre innenfor 5 NM radius fra flyplassen.
    - Maksimumshøyde på 1000 FT for lette fly og helikoptre som skal fly gjennom CTR på trekket Vasser-Malmøya.
    - Maksimumshøyde på 1500 FT for lette fly og helikoptre på samtlige ruter på vei inn i CTR.
    - Maksimumshøyde på 2000 FT for lette fly og helikoptre på samtlige ruter på vei ut av CTR.

- Klarering til å avvike maksimumshøydene vil allikevel kunne gis basert på forespørsel, og når trafikksituasjonen tillater dette.
- Ruteføring inn og ut av kontrollsonen via rapporteringspunkt ”Tønsberg” skal følges nøyaktig for å unngå konflikter med aktiviteter i området ved Jarlsberg flyplass.
- Rapporteringspunkt ”Fokserød” ligger ikke ved krysset på E-18, men på et punkt ca. 1 NM vest av dette krysset. Det er viktig at flyging til dette punktet ikke utføres lenger øst – da dette vil innebære konflikt med flyginger som ligger i Downwind Holding på vestsiden av flyplassen.

Når det gjelder flyging i landingsrunder for lette luftfartøyer (ref. ENTO 6-2) gjøres det spesielt oppmerksom på følgende forhold:

- Flyging på Downwind skal finne sted parallelt med RWY senterlinje og med en avstand til denne på 1 NM.
- Flyging i Downwind Holding skal utføres som angitt på kart – med start og avslutning av trekk på downwind og upwind innenfor rettvinklet forlengelse ved rullebanens ytterpunkter.
- Ved instruksjon om forlengelse av Downwind trekk, skal det forsikres at flyging ikke drifter inn mot finale for angjeldende rullebane – da dette kan forårsake at flyginger på finale får TCAS-alarmer. Dette problemet er observert ved flere anledninger, og i første rekke på Right Downwind RWY 18 – hvor fly har en tendens til å drifte inn mot Final 18 – sannsynligvis pga. at den underliggende motorveien E-18 svinger mot nordøst i dette området.

## 2.5 TRENINGSOPERASJONER MED HELIKOPTER

Det er utarbeidet egne prosedyrer for treningsoperasjoner for helikopter på taksebaneområdene ”YANKEE SOUTH” (sør av Deice-plattform) og ”BRAVO EAST” (øst av TWY-Y), og som er beskrevet i AIP Norge AD 2 på sidene ENTO AD 2.23 (Annet, punkt 5) og ENTO 6-3 (kart over treningsområder).

I tillegg finnes en avtale mellom Sandefjord Lufthavn AS, Avinor Torp kontrolltårn og spesifikke helikopteroperatører om tilleggsbestemmelser til nevnte prosedyrer. Denne avtalen er publisert på www.torp.no.

## 2.6 ØVRIGE TRENINGSOPERASJONER

Flyplassen har et stort volum av treningsoperasjoner med lette fly, og hvor flyging i landingsrunder med touch-and-go på rullebanen utgjør en stor del av disse operasjonene.

I enkelte tilfeller vil det også foregå tilsvarende operasjoner med større fly (f.eks. Boeing 737, Hercules og DC3 Dakota), og i disse tilfellene vil man normalt ikke tillate samtidige operasjoner med lette fly pga. begrensninger i forhold til wake turbulence.

Det er ikke tillatt med IFR treningsflyging når lavsiktsprosedyrer (LVP) er innført ved ENTO. Treningsflyging med gjentakende landingsrunder eller med gjentakende instrumentinnflyginger vil normalt ikke tillates når vintervedlikehold finner sted på manøvreringsområdet.

## 2.7 STØYFOREBYGGENDE TILTAK I LUFTROMMET VED ENTO

Restriksjoner for jetfly:
Etter avgang RWY 18 skal jetdrevne luftfartøy klatre rett fram til TO909 (RNAV SID) eller DME 5 TOR (OMNI SID) før sving på kurs kan påbegynnes.

Restriksjoner for jagerfly:
Bruk av etterbrenner ifm. operasjoner ved flyplassen er normalt ikke tillatt, men kan benyttes dersom oppdragets art eller flysikkerhetsmessige hensyn tilsier at dette er nødvendig.

Restriksjoner for treningsflyging:
Treningsflyging med gjentagende bruk av landingsrunder på RWY for ACFT med MTOM 5700 KG eller lavere tillates kun MON-FRI 0800-2000, SAT 0800-1700 og SUN 1300-1800 (lokale tider).
Sandefjord Lufthavn AS kan etter søknad gi tillatelse for individuelle ACFT med MTOM 5700 KG eller lavere samt sertifisert støynivå under 72dB(A) til å utføre treningsflyging med gjentagende bruk av landingsrunder på RWY innenfor flyplassens åpningstid, men med unntak av SUN 0600-1200 (lokale tider).
Flyginger nevnt ovenfor er imidlertid ikke tillatt 1. JAN, Skjærtorsdag, Langfredag, 1. påskedag, 1. MAI, 17. MAI, Kristi Himmelfartsdag, 1. pinsedag, 1. juledag og 2. juledag.

Treningsflyging med gjentagende bruk av landingsrunder på RWY for ACFT med MTOM over 5700 KG tillates kun MON-FRI 0800-2000 og SAT 0800-1700 (lokale tider).
Slik flyging er imidlertid ikke tillatt 1. JAN, Skjærtorsdag, Langfredag, 1. MAI, 17. MAI, Kristi Himmelfartsdag, 1. juledag og 2. juledag.

Treningsflyging med gjentagende bruk av landingsrunder på TWY Y og TWY B for HEL tillates kun MON-FRI 0800-2000 og SAT 0800-1700 (lokale tider).
Slik flyging er imidlertid ikke tillatt 1. JAN, Skjærtorsdag, Langfredag, 1. MAI, 17. MAI, Kristi Himmelfartsdag, 1. juledag og 2. juledag.

Sandefjord Lufthavn AS kan etter søknad gi dispensasjon for alle typer treningsflyging med gjentagende bruk av landingsrunder i nattperioden MON-THUR 2000-2200 (lokal tid) i kalendermånedene OKT og MAR.

*Merknad:*
*Det kan forekomme trafikkrestriksjoner i tillegg til de som er angitt ovenfor som følge av begrenset kapasitet for ATC og/eller for flyplassen. Sjekk NOTAM for aktuelle restriksjoner.*

## 2.8 OPERASJONER VED JARLSBERG FLYPLASS (ENJB)

Jarlsberg flyplass ligger i det nordøstre hjørnet av Torp kontrollsone, og faller dermed inn under bestemmelsene som gjelder for kontrollsonen.
Det er i denne sammenheng utarbeidet en avtale mellom Sandefjord Lufthavn AS, Avinor Torp kontrolltårn og Jarlsberg Luftsportssenter som regulerer operasjonene i luftrommet over Jarlsberg flyplass, og som bl.a. baserer seg på dispensasjoner gitt av Luftfartstilsynet. Denne avtalen er publisert på www.torp.no.

Merk at avganger fra ENJB er regulert gjennom verktøyet https://ento.skedda.com/booking.
I perioder med begrenset ATC kapasitet vil det være nødvendig å bestille en avgangsperiode for hver enkelt flyging. I perioder med økt ATC kapasitet vil bestilling ikke være nødvendig, og i slike tilfeller vil dette være angitt for aktuelle perioder i nevnte verktøy (Booking not required).

Flyginger som skal benytte Jarlsberg flyplass må forholde seg til de bestemmelser som enhver tid gjelder for denne flyplassen, ref. Driftshåndbok for Jarlsberg flyplass som finnes på hjemmesiden www.jarlsbergluftsportssenter.no.

Flyginger ved Jarlsberg flyplass er begrenset til dagslysperioden (inkludert skumringsperiodene), og gjennomføres i hovedsak i perioder med visuelle meteorologiske forhold (VMC).

Trafikkvolumet ved Jarlsberg flyplass er til tider høyt, trafikken består i hovedsak av:

- Landingsrunder ved flyplassen med lette og ultralette fly
- Fallskjermhopping
- Modellflyging

Merk at det finnes spesifikke begrensninger for trafikk til og fra Jarlsberg flyplass når fallskjermhopping pågår – dvs. når fallskjermhoppere befinner seg i luften, herunder:

- Det tillates ikke avganger fra flyplassen
- Det tillates ikke at flyginger entrer landingsrundene

Flyginger som allerede befinner seg i landingsrundene når fallskjermhopping skal iverksettes, må forlate landingsrundene før hopping kan finne sted.

Det gjøres også oppmerksom på at det finnes et eget område for modellflyging innenfor flyplassområdet ved Jarlsberg (sørvest av rullebanen). Operasjoner med modellfly er begrenset oppad til 1000 fot, og sikker overflybar høyde er satt til 1500 fot.

## 2.9 OPERASJONER VED TØNSBERG SYKEHUS (ENTH)

Tønsberg sykehus ligger innenfor Torp kontrollsone, og har landingsplass for helikopter.
Det er i hovedsak Norsk Luftambulanse som foretar ambulanseflyginger til/fra dette sykehuset, og vil normalt prioriteres foran annen trafikk i dette området – og spesielt under marginale værforhold.

Merk at Norsk Luftambulanse har også etablert prosedyrer for instrument inn- og utflyginger ved ENTH, benevnt «Copter RNP 214».

## 2.10 OPERASJONER MED UBEMANNEDE LUFTFARTØYER (UAS)

Operasjoner med ubemannede luftfartøyer, også kjent som Unmanned Aircraft Systems (UAS) eller som droner, i Torp CTR er regulert på web-siden https://www.avinor.no/praktisk-info/droner/.
Velg «Dronekart», og «Sandefjord» for å finne reguleringer i Torp CTR.

Merknad:
Mvf. 11. juni 2026 vil den nye appen NinoxDrone2 erstatte den nåværende appen NinoxDrone – og hvor det ikke vil være mulig å benytte den sistnevnte appen fra 12. juni 2026.