



NOTAT

Til: Landsverk v/Ewald Kjøbro
Fra: Asplan Viak v/Harald Larsen
Dato: 06.10.2005
Sak: Vagar lufthavn

Svar på spørsmål fra Ekspertgruppen vedr. rullebanebehov

Spørsmål:

Ekspertgruppen har i møte bemerket at B737-700 og A320 ikke vil kunne benyttes på Vagar Lufthavn selv om banen forlenges til 1.600m uten at avgangsvekten (TOW) reduseres sterkt. De bemerket også, at hvis det skal flys mellom Danmark og Færøyene er det nødvendig å ha tilstrekkelig drivstoff til flyging til alternativ landingsplass, eksempelvis Bergen. Det ble vist til s 12 i Vagar-rapport av 07.12.04, og gruppen mente at de her angitte data ikke er riktige.

Svar:

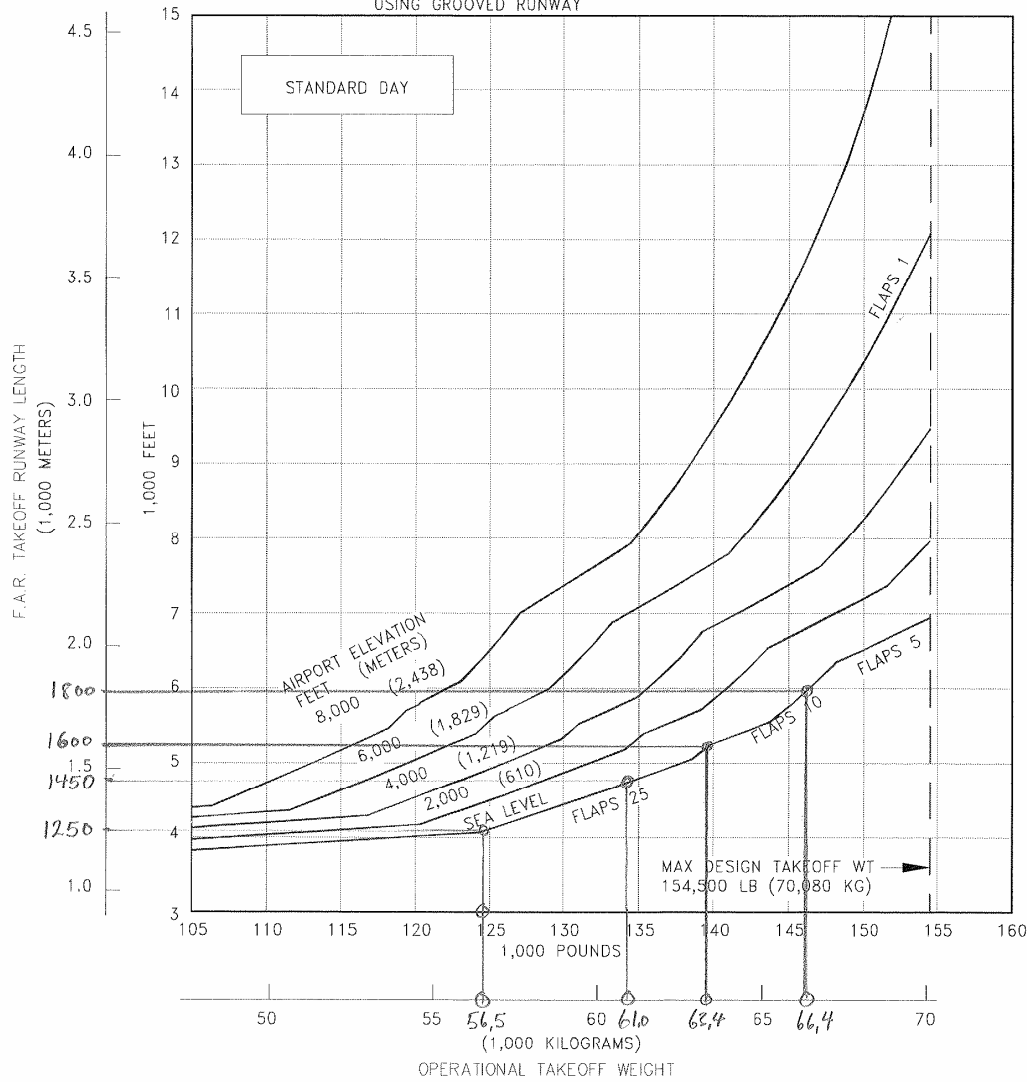
Innledningsvis nevnes at A 320 kun nevnes i en parentes på s 11 i rapporten, og angis som et fly som ”muligens” skulle kunne benytte 1600 m bane med brukbar økonomi. For de noe mindre flyene fra Airbus, A 318 og 319, har vi ikke mottatt manualer fra produsenten, men i samtaler med ham fikk vi forsikringer om at å fly fra Færøyene til København med alle seter besatt fra en 1600 m bane var uproblematisk.

Når det gjelder B737 700 (Mærsk’s versjon med 148 seter) ble det i rapporten benyttet foreløpige manualer som vi fikk fra Luftfartstilsynet i Norge. Vi har nå innhentet de nye manualer, som jeg herved legger ved på de to neste sider. Disse manualer viser ganske betydelig større vekter fra de alternative banelengder enn hva vi har angitt i tabellen på side 12 i vår rapport. Ekspertgruppens bekymring for våre tall skulle derfor være ubegrunnet. I tabellen nedenfor har vi gitt de nye vekter for en B737-700 samt antall passasjerer som kan medtas for en flyging til København. Mrk: denne side i manualen er for våt bane og 0 vind.

Ekspertgruppen nevner også aspektet om flyging til alternativ landingsplass, eventuelt Bergen. Vi har derfor lagt til en linje i tabellen for maksimale landingsvekter, tatt ut fra manualen på side 3. Denne viser at en 1600 m bane tåler landingsvekter tett oppunder flyets maksimale tillatte landingsvekt. Det vil si at landing med alle seter besatt og i størrelsesorden 3 tonn drivstoff for flyging til Bergen er langt innenfor de nødvendige marginer.

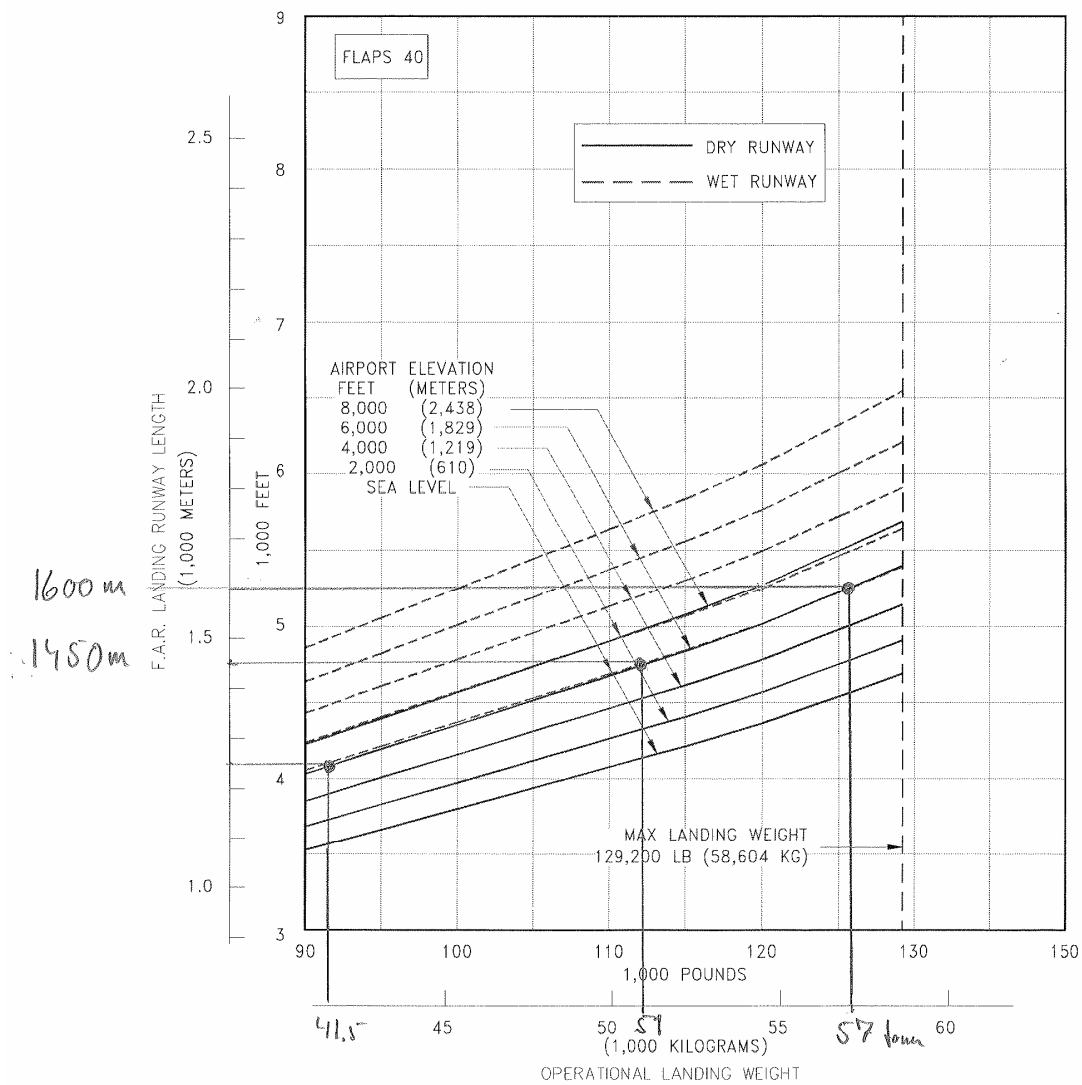
Bane-lengde	1250 m		1450 m		1600 m		1800 m	
	Maks TOW	Ant. Pax	Maks TOW	Ant. Pax	Maks TOW	Ant. Pax	Maks TOW	Ant. Pax
Rapport 01.12.04	54,2t	(65)	57,8t	45	58,6t	55	61,9t	100p
Avgangsvekter ny manual	56,5	65	61,0	+56	63,4	+83	66,4	
Landingsvekter ny manual	41,5		51,0		57,0		--	

- NOTES:
- CFM56-7B22 ENGINES RATED AT 22,700 LB SLST
 - NO ENGINE AIR BLEED FOR AIR CONDITIONING
 - ZERO WIND, ZERO RUNWAY GRADIENT
 - WET SMOOTH RUNWAY SURFACE
 - CONSULT WITH USING AIRLINE FOR SPECIFIC OPERATING PROCEDURE PRIOR TO FACILITY DESIGN
 - LINEAR INTERPOLATION BETWEEN ALTITUDES INVALID
 - LINEAR INTERPOLATION BETWEEN TEMPERATURES INVALID
 - TAKEOFF PERFORMANCE IMPROVEMENTS ARE POSSIBLE USING GROOVED RUNWAY



3.3.19 J.A.A. TAKEOFF RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS - STANDARD DAY, WET RUNWAY
 MODEL 737-700 (CFM56-7B22 ENGINES AT 22,700 LB SLST)

- NOTES:
- ZERO WIND, ZERO RUNWAY GRADIENT
 - AUTOMATIC SPEED BRAKES
 - CONSULT USING AIRLINE FOR SPECIFIC OPERATING PROCEDURE PRIOR TO FACILITY DESIGN



3.4.4 F.A.R. LANDING RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS - FLAPS 40
 MODEL 737-700