

Procedurer for faldskærmsflyvning på Kolding Lufthavn

Udarbejdet af Kolding Faldskærmsklub, september 2023.

Som en del af de piloter der flyver på Kolding Lufthavn, spiller vi en central rolle i støjforvaltningen. Mange naboer til lufthavnen er i fare for at blive berørt af flystøj, og vores mål er at mindske denne belastning mest muligt.

Formålet med denne procedure er at:

- Sikre den lavest mulige støjbelastning i forbindelse med faldskærms operationer;
- Ved gentagende flyvninger skal proceduren hjælpe med at fordele støjbelastningen;
- Synliggøre hvad der sker under faldskærmsoperation, og hvilke hensyn der skal tages ift. sikkerhed, springtyper, vejr og lignende.

Flyvesikkerheden kommer naturligvis i første række. Al faldskærmsflyvning er visuel flyvning, og regelsæt for visuel flyvning skal overholdes. Dette dikterer afstand til skyer, sigtbarhed, højder og lignende. Det kan derfor være nødvendigt, af sikkerhedsmæssige grunde, at afvige fra denne procedure.

Piloter der flyver faldskærmsflyvning for Kolding Faldskærmsklub, skal derfor være ekstra opmærksomme på at flyve med tanke på de lokale forhold, for at sikre vi mindsker støjgener mest muligt.

Alle piloter der flyver faldskærmsflyvning fra Kolding Lufthavn skal være bekendte med denne procedure. En lamineret version af kortet skal ligeledes altid være tilgængelig i flyet der flyver faldskærmsoperation.

Generelt

Det skal så vidt muligt undgås at overflyve skraverede felter på kortet (bilag 1) under start og landing, samt i lav højde under 5000 fod.

Ruter på kortet er omtrentlige – kraftig vind vil naturligvis have en effekt. Ruterne er tiltænkt til brug under start og begyndende stigning til springhøjde – ikke til anflyvning samt kort finale. Formålet er at sikre, at støjbelastningen varieres – og fordeles mest muligt for de skraverede områder.

De følgende punkter beskriver de forskellige faser af flyvningen, og hvad der skal tilstræbes for at minimere støjgener.

Start og stigning

1. Starter skal foretages i henhold til procedurer fra flyets godkendte håndbog (AFM), for at sikre det højest mulige niveau af sikkerhed.
2. Hvis vinden tillader, kan starten varieres fra forskellige baner.

3. Der foretages ingen drej under 650 fod tilsvarende 150 m over terræn. Den stiplede cirkel på kortet viser en omtrentlig placering ved passage af 650 fod. Herefter kan drej påbegyndes. Afhængig af vindretning og styrke, vil passage af 650 fod, i forhold til pladsen, variere.
4. Hvis muligt vælges en ny rute til hvert lift. Piloten vælger ruten ud fra det mest optimale i forhold til lifttype og højde, og ruterne bliver derfor nødvendigvis ikke brugt i sekvens.
5. Ved høje lift skal det tilstræbes at flyve længst muligt væk fra pladsen inden der returneres.

Afsætning af faldskærmsudspringere (jump run)

1. Finaleretning og afsætningstidspunkt aftales med instruktører eller certifikatspringere. Som udgangspunkt vil det være i modvind i den givne højde. Bemærk, vindretningen ændrer sig oftest i højden, og kan derfor være markant anderledes ind på jorden. Afhængig af vindstyrke sættes springere over pladsen eller lidt efter passage af pladsen i tilfælde af kraftig modvind i springhøjden.
2. Ved elevspring er der ofte behov for flere overflyvninger af pladsen. Dette foregår i højder imellem 1000 til 1500 m, og det er derfor vigtigt at overflyvningerne varieres med højre- og venstredrej.
3. Der er ofte samlet flere forskellige typer springere i et lift. Derfor kan der være behov for afsætning af faldskærmspringere i flere og større højder, f.eks. både 1500 m. og 4000 m. Derfor vil man kunne opleve, at faldskærmsflyet skal ind over pladsen, i modvind, flere gange i løbet af et lift.

Nedstigning

1. Det skal så vidt muligt tilstræbes at foretage nedstigning uden brug af "beta", da dette øger støjbilledet betragteligt. Beta kan i simple termer betragtes som en motorbremse, og brugen af beta forårsager støj fra propellen.
2. Der bør nedstiges med 1900 omdrejninger ved en hastighed på ca. 135 kt. Vær dog opmærksom på det gule område (115 kt.) ved turbulens. Lavere propelomdrejninger mindsker propelstøjen.
3. Foretag nedstigning så langt praktisk muligt væk pladsen – vælg et modsatrettet område i forhold til starten, såfremt trafiksituationen til Billund og Skrydstrup tillader det.

Anflyvning samt Landing

Ved anflyvning samt landing er det i praksis ikke muligt at vælge en foruddefineret rute, da der er mange variabler af hvordan anflyvningen startes.

Derfor skal fokus være på følgende:

1. Brug beta i mindst muligt omfang.
2. Brug forskellige baner til anflyvning samt landing når vind, trafik og faldskærmspringere flyvende i faldskærm tillader.
3. Brug skiftevis højre- og venstrehånds anflyvninger når vind og øvrig trafik tillader.
4. Ved landing på bane 01 samt 25 bør direkte anflyvning bruges ligeligt sammen med højre samt venstrehånds anflyvninger for at variere anflyvningerne mest muligt.

Dokumentation

Vi er overfor lufthavn og kommune forpligtiget til at dokumentere vores flyvninger. Dette gøres i praksis ved hjælp af liftlister. For hvert enkelt lift noteres følgende detaljer vedr. liftet:

1. Antal springere
2. Drophøje(r)
3. Bane ved start
4. Starttidspunkt
5. Rute
6. Baner ved landing
7. Landingstidspunkt

Vi skal desuden levere en statistik til lufthavnen, der viser fordelingen af bane i brug til start og landing, samt hvilke ruter der anvendes til initial stigning. Denne statistik leveres halvårligt samt efter behov.

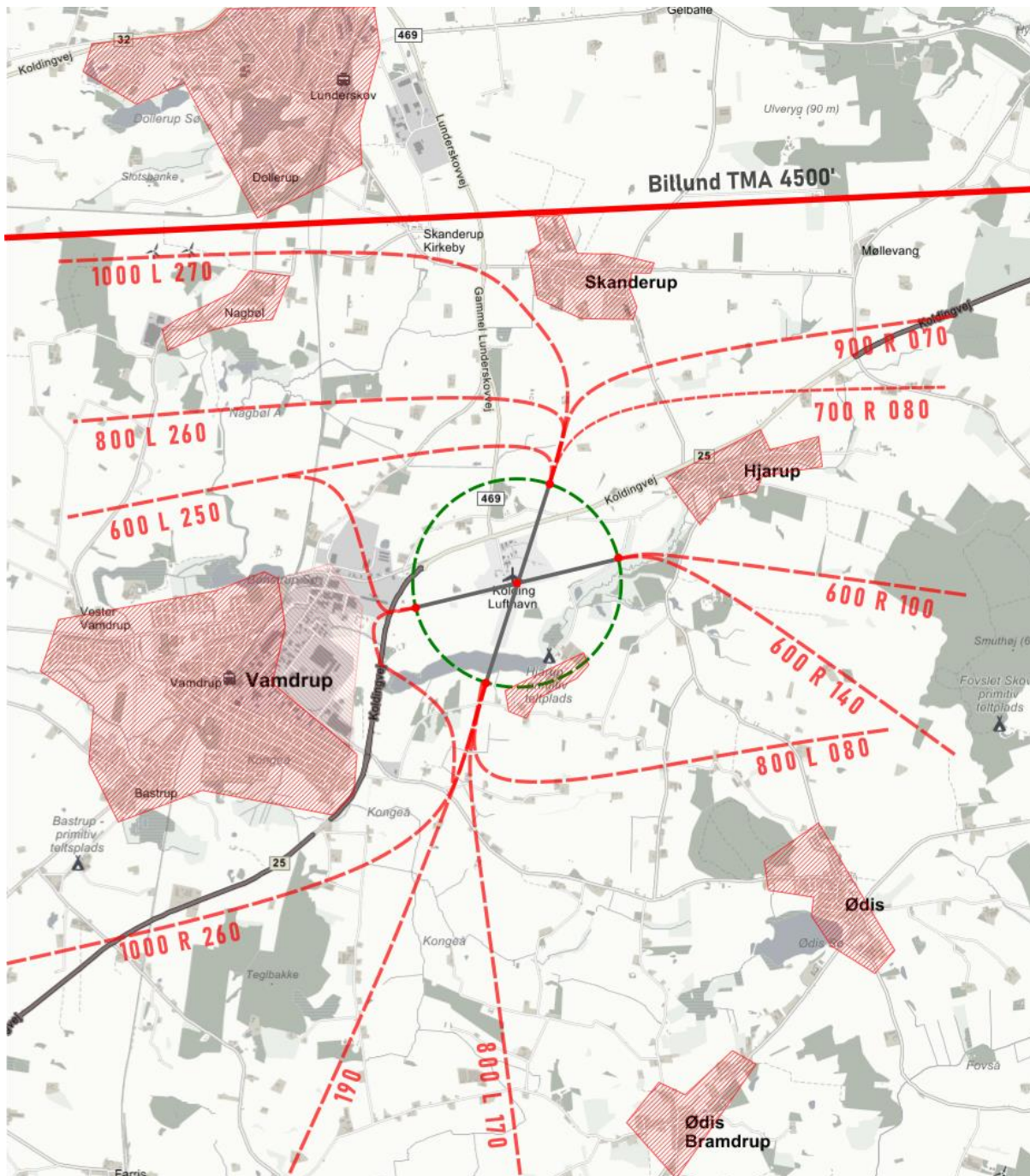
Bilag

Til denne procedure find følgende bilag:

1. Kort over området indeholdende ruter og "no-fly" zoner
2. Tabel med oversigt over ruter
3. Kopi af liftliste som eksempel

Desuden findes en lamineret kopi af kortet, med ruter på bagsiden, i OY-PTR. Hvis der flyves med "fremmede" fly er det pilotens ansvar at sørge for, at der findes et kort i flyet.

Bilag 1) Kort over området indeholdende ruter og "no-fly" zoner



Bilag 2) Tabel med oversigt over ruter

Rute nummer	Bane	Betegnelse	Højde v. drej	Drej	Kurs
1	01	600 L 250	600	Venstre	250
2	01	800 L 260	800	Venstre	260
3	01	1000 L 270	1000	Venstre	270
4	01	700 R 080	700	Højre	080
5	01	900 R 070	900	Højre	070
6	19	800 L 080	800	Venstre	080
7	19	800 L 170	800	Venstre	170
8	19	190	-	-	-
9	19	1000 R 260	1000	Højre	260
10	07	600 R 100	600	Højre	100
11	07	600 R 140	600	Højre	140
12	25	500 L	500	Venstre	-
13	25	500 R	500	Højre	-

Bilag 3) Liftliste

Callsign:	OY-PTR	Altitude		Airport:		Date:		Pilot:		Squak:		Customer:			
		Pax	FL	TO	LDG	Time	Time Acc	Cyc	Temp	Fuel	Refuel	Route	Runway	Remaks	
				local Minimum	local Minimum	min	Minimum	ERAT / GPU	Start peak	Liters after idg	Liters	TC	Log		
1			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
2			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
3			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
4			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
5			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
6			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
7			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
8			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
9			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
10			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
11			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
12			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
13			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
14			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
15			:	:	:	:	:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
Hobbs. Start:				Total:		:		Fuel content		Left		Right		Total	
Hobbs. End:		Total refuel:		Fuel burned:				Start:		Liters					
Hobbs. Total:				Fuel pr. hr.:				End:		Liters					
Engine reading taken at FL90		IAS:		knt		QNH:		hpa		Prop.rpm:		ITT:		°C	
										Fuelflow:		°C		Max trq alt:	
										GPH				Oil added:	
														Gearbox oil @preflight:	
														Oil added:	
														Windshield, leading edges, exhaust on wing washed at end of day. <input type="checkbox"/> yes <input type="checkbox"/> no	