

ENR 1.7 Bestemmelser for innstilling av høydemålere

ENR 1.7 Altimeter Setting Procedures

1 Introduksjon

Bestemmelser for innstilling av høydemålere om bord i luftfartøyer basert på ICAO's Doc 8168, Vol. I, er gjengitt nedenfor sammen med tilknyttede fremgangsmåter.

Anm.: Se også BSL F, kap. II og ICAO Doc 4444 PANS-ATM, Chapter 4.

2 Prosedyrer for høydemålerinnstilling

2.1 Generelt

Opplysninger om høydemålerinnstillinger (QNH, eventuelt QFE på anmodning) samt om gjennomgangsnivå, vil bli gitt av vedkommende lufttrafikkjenesteenhet på rutinemessig basis for å imøtekomme det operative behov ved avgang, inn- og utflyging.

2.2 Gjennomgangshøyde, gjennomgangsnivå og gjennomgangssjikt

Gjennomgangshøyder for de enkelte flyplasser er som angitt i AD under den enkelte flyplass.

Fastsettelse av gjennomgangsnivået for de enkelte flyplasser vil finne sted på grunnlag av den til enhver tid gjeldende QNH-verdi ved flyplassen, eventuelt etter koordinering med lufttrafikkjenesteenhet(er) ved nærliggende flyplass(er) når bruk av felles gjennomgangsnivå for angjeldende flyplasser er hensiktsmessig.

Gjennomgangssjiktet vil gi en avstand mellom gjennomgangshøyden og gjennomgangsnivået på minst 1000 FT (300 M).

2.3 Terrengklaring - Opplysninger om QNH-verdier

For å bedømme flygehøyden over terrenget skal QNH-verdien fra den nærmestliggende stasjon benyttes.

For dette formål er det tilgjengelig QNH-rapporter fra samtlige kontrollerte og AFIS-betjente flyplasser samt opplysninger om varslet QNH-minimum fra høyfjellstasjonene Fanaråken (6132N 00705E, høyde 6783 FT MSL) og Gaustatoppen (5951N 00839E, høyde 6111 FT MSL).

Anm.: Ovennevnte opplysninger vil ikke nødvendigvis være tilgjengelig fra samtlige stasjoner hele døgnet. Dette er avhengig av vedkommende enhets tjenestetid.

For å bedømme flygehøyden over havflaten ved flyging i Bodø OFIR er det tilgjengelig varslet QNH-minimum for dette område fra vedkommende lufttrafikkjenesteenhet eller værtjenestekontor.

1 Introduction

Altimeter setting procedures based on ICAO Doc 8168, Vol I, are given below together with associated procedures and information.

Note: Reference is also made to BSL F, chapter II (Annex 2, chapter 3) and ICAO Doc 4444 PANS-ATM, chapter 4).

2 Basic altimeter setting procedures

2.1 General

Information on altimeter settings (QNH or QFE on request) and on transition level will be given on routine basis by the appropriate air traffic services unit to meet operational requirements during take-off, climb out, approach and landing.

2.2 Transition altitude, level and layer

Transition altitudes for Norwegian aerodromes are given in AD under the appropriate aerodrome.

The determination of the transition level for an aerodrome will be based on the current QNH value for the aerodrome, possibly after coordination with appropriate air traffic services unit(s) at aerodromes in the vicinity when the use of a common transition level is required.

The transition layer will provide at least 1000 FT (300 M) vertical separation between the transition altitude and the transition level.

2.3 Terrain clearance - Information on QNH values

To determine terrain clearance the QNH values from the reporting station nearest to the position of the aircraft shall be used.

For this purpose QNH values are available from all controlled aerodromes and from aerodromes where aerodrome flight information services (AFIS) is provided. Additionally minimum forecast QNH is available from mountain stations Fanaråken (6132N 00750E, elevation 6783 FT) and Gaustatoppen (5951N 00839E, elevation 6111 FT).

Note: Information mentioned above will not necessarily be available on a 24 hours basis. This depends on the hours of service for the unit providing such information.

To permit determination of terrain clearance when operating within Bodø OFIR minimum QNH forecast is available from the appropriate ATS unit or meteorological office.

NORSK

ENGLISH

Anm.: For å imøtekomme de operative behov som helikoptre har ved flyging til og fra installasjoner på kontinentalsokkelen er det truffet midlertidige tiltak vedrørende fremgangsmåter for høydemålerinnstillinger som er publisert i punkt 5.

3 Avgang/landing

3.1 Generelt

Før avgang skal høydemåleren, eller en av høydemålerne, om bord i luftfartøy innstilles på gjeldende QNH-verdi for vedkommende flyplass.

Under stigning til og ved flyging i gjennomgangshøyden skal flygehøyder angis som høyde over havet.

Etter passering av gjennomgangshøyden skal luftfartøyer under stigning endre høydemålerinnstillingen til 1013,2 hPa, og deretter angi flygehøyden i flygenivå.

Ved flyging i eller over gjennomgangsnivået skal flygehøyder angis som flygenivå.

Under nedstigning skal luftfartøyet etter passering av gjennomgangsnivået endre høydemålerinnstillingen til gjeldende QNH for angjeldende flyplass og deretter angi flygehøyden i høyde over havet.

Et luftfartøy som er nr. 1 til å lande og som på anmodning har fått oppgitt QFE-verdi for flyplassen, eventuelt QFE-verdi i forhold til rullebanens terskelhøyde, skal angi fartøyets flygehøyde som henholdsvis høyde over flyplassen eller som høyde over rullebanens terskel.

3.2 Spesielle fremgangsmåter ved utflyging med militære jagerfly

Militære jagerfly som tar av i formasjon under IFR-forhold foretar omstilling av høydemåleren fra QNH til 1013,2 hPa så snart det etter passering av gjennomgangshøyden kan skje uten at formasjonens enkelte elementer mister hverandre av syne.

Dersom utflyging med militært jagerfly skal skje med kontinuerlig stigning til fartøyet er kommet i VFR-forhold (VMC) på topp av skyer, kan skifte til 1013,2 hPa utsettes til fartøyet er kommet gjennom skylaget.

4 En-route

4.1 Valg av flygenivå

- i. Valg av flygenivå skal tilfredsstillende regler om minste terrengklaring samt være i overensstemmelse med tabell over marsjhøyder i BSL F 1-1, vedlegg III.

Note: To meet operational requirements for helicopters conducting flights to and from installations on the continental shelf, preliminary measures have been taken and published separately in para 5.

3 Take-off and climb/Approach and landing

3.1 General

Prior to take-off the altimeter, or one altimeter, shall be set to the current QNH value for the aerodrome.

During climb to and when flying at the transition altitude, the vertical position of the aircraft shall be expressed in terms of altitudes.

After passing the transition altitude, aircraft during climb shall change the altimeter setting to 1013.2 hPa, and thereafter the vertical position of the aircraft shall be expressed in terms of flight levels.

Flights conducted at or above the transition level shall express the vertical position of the aircraft in terms of flight levels.

During descent, aircraft passing the transition level shall change the altimeter setting to the current QNH value for the aerodrome and thereafter express the vertical position in terms of altitudes.

An aircraft which is number one to land and which on request has received the QFE value for the aerodrome, or possibly the QFE value relating to the runway threshold, shall express the vertical position in terms of height above the aerodrome, respectively in terms of height above the runway threshold.

3.2 Special procedures regarding departures with military fighter aircraft

Military fighter aircraft taking off in formation under instrument meteorological conditions shall change the altimeter setting from the QNH value of the aerodrome to 1013.2 hPa as soon as possible after passing the transition altitude provided such change will not constitute a risk for loss of visual contact between the elements in the formation.

In case a military fighter aircraft after take-off intends to make a continuous climb to VMC on top of clouds, the change of altimeter setting to 1013.2 hPa may be deferred until the aircraft is established on top of clouds.

4 En-route

4.1 Selection of flight level

- i. Flight levels shall be selected so as to meet the requirements established regarding minimum terrain clearance and in addition correspond to the table of cruising levels in BSL F 1-1, vedlegg III (Annex 2, Appendix 3 REF).

NORSK

ENGLISH

- ii. For flyging i Bodø OFIR nord av 70° N skal "Grid Track" være bestemmende for valg av marsjhøyde, mens magnetisk trekk skal være bestemmende for valg av marsjhøyde innenfor hele Norway FIR, også innenfor den del som ligger nord av 70° N (jfr. vedlegg III til BSL F 1-1).

4.2 Laveste brukbare flygenivå

- i. For IFR-flyging i kontrollert luftrom vil de respektive flygekontrollenheter, som nødvendig, fastsette laveste brukbare flygenivå på grunnlag av enten:
 - a) gjeldende QNH-verdi
 - b) varslet QNH-minimum, eller
 - c) laveste varslede lufttrykk og varslet avvik fra middeltemperaturen innenfor nærmere bestemte soner.

Anm.: Fastsettelse av laveste brukbare flygenivå innenfor kontrollert luftrom foretatt av flygekontrolltjenesten fritar ikke fartøysjefer fra ansvaret for at foreskrevne hinderfrihet opprettholdes unntatt i tilfeller hvor en IFR-flyging er under radarledning eller gis en direkteruting som tar luftfartøyet bort fra en ATS-rute.

- ii. Unntatt når minste marsjhøyde er angitt som et flygenivå, fastsettes laveste brukbare flygenivå på luftledstrekninger basert på de minste marsjhøyder (med referanse til MSL) som er angitt i AIP Norge, del ENR 1.1.

Opplysninger om laveste brukbare flygenivå som fastsettes av flygekontrolltjenesten samt om de meteorologiske data som benyttes ved beregningen, vil bli gitt av de respektive flygekontrollenheter på anmodning.

- iii. For IFR-flyginger utenfor kontrollert luftrom, herunder flyging under luftledenes nedre grenser, påligger det fartøysjefer å bestemme laveste brukbare flygenivå på grunnlag av aktuelle eller varslede QNH- og temperaturverdier samt hensyn tatt til terrengforholdene og navigasjonsnøyaktighet langs ruten.

Luftfartøyer som flyr under en luftled, i eller over det laveste brukbare flygenivå som fartøysjefen har beregnet for en bestemt strekning, skal uttrykke marsjhøyder i form av flygenivåer, selv om vedkommende flygekontrollenhet måtte ha beregnet et høyere "laveste brukbare flygenivå" for tilsvarende strekning - gjeldende for den luftled som er opprettet i området.

- ii. When flying within Bodø OFIR north of 70° N, the Grid Track of the aircraft shall determine the selection of cruising levels, whereas magnetic track shall determine the cruising level to be chosen when flying within Norway FIR, including that part of the FIR north of 70° N (Annex 2, Appendix 3 refers).

4.2 Lowest usable flight level

- i. For IFR-flights operating within controlled airspace the appropriate air traffic control units will, as required, determine the lowest usable flight levels based on either:
 - a) current QNH value,
 - b) forecast QNH minimum, or
 - c) minimum air pressure and deviation from mean air temperature within defined areas.

Note: The determination of lowest usable flight levels by air traffic control units within controlled airspace does not relieve pilot-in-command from the responsibility to ensure that adequate terrain clearance will exist except when an IFR-flight is being vectored by radar or is given a direct routing which takes the aircraft off an ATS route.

- ii. Except when a minimum cruising level has been established as a flight level, lowest usable flight levels determined for airways are based on the minimum cruising levels (with reference to MSL) as set forth in AIP Norway, Part ENR 1.1.

Information on lowest usable flight level determined by air traffic control units and on meteorological data used for such determination will be passed to pilots on request.

- iii. For IFR-flights outside controlled airspace, including flights operating below the lower limit of an airway, the determination of lowest usable flight level is the responsibility of the pilots-in-command, taking into account current or forecast QNH and temperature values as well as obstructions and navigational accuracy along the route.

Aircraft operating below an airway, at or above the lowest usable flight level determined by the pilot-in-command for a specific portion of flight, shall express cruising levels in terms of flight levels, even though the appropriate air traffic control unit may have determined a higher "lowest usable flight level" for the corresponding portion of flight - applicable within the airway established in the area.

NORSK

ENGLISH

- iv. Temperaturer som er lavere enn hva den internasjonale standardatmosfære (ISA) i forskjellige høyder bygger på, fører til at høydemåleren i et luftfartøy indikerer en høyde som er høyere enn den luftfartøyet i realiteten befinner seg i (REF ICAO Doc 8168 Aircraft Operations Vol. 1, Part III, Chapter 3).

Ansvar for utarbeidelse av korreksjonstabeller for å kompensere for denne feil, tilligger det enkelte luftfartsforetagende.

For å illustrere den virkning lave temperaturer har på trykkehøydemålere, er tabellen fra Doc 8168, Vol I, Part III vist nedenfor.

Et luftfartøy som blir klarert av flygekontrolltjenesten til en høyde som fartøysjefen ikke finner akseptabel på grunn av lave temperaturer, forutsettes å anmode om en større høyde. Dersom slik anmodning ikke mottas, vil flygekontrolltjenesten anse klareringen for akseptert og at den vil bli etterkommet.

Verdier som legges til publiserte høyder (fot).

- iv. Temperatures lower than foreseen at various levels in the International Standard Atmosphere (ISA) will cause an altimeter in an aircraft to indicate an altitude higher than the one the aircraft is actually at. (REF ICAO Doc 8168 Aircraft Operations Volume 1, Part III, Chapter 3).

The responsibility for issuing altitude correction cards for the purpose of compensating for this error, rests with the operator.

To illustrate the effect low temperatures have on pressure altimeters, the table in Doc 8168, Vol. 1, Part III is shown below.

An aircraft being cleared by ATC to an altitude found unacceptable by the pilot in command due to low temperature, is expected to request a higher altitude. If such request is not received, ATC will consider the clearance to be accepted and that it will be complied with.

Values to be added to published altitudes (feet)

AD TEMP C°	Høyde over referansepunktet (fot) Height above the Elevation of the Datum (feet)													
	200	300	400	500	600	700	800	900	1 000	1 500	2 000	3 000	4 000	5 000
0°	20	20	30	30	40	40	50	50	60	90	120	170	230	280
-10°	20	30	40	50	60	70	80	90	100	150	200	290	390	490
-20°	30	50	60	70	90	100	120	130	140	210	280	420	570	710
-30°	40	60	80	100	120	140	150	170	190	280	380	570	760	950
-40°	50	80	100	120	150	170	190	220	240	360	480	720	970	1 210
-50°	60	90	120	150	180	210	240	270	300	450	590	890	1 190	1 500

Anm.: Tabellen er utarbeidet med referanse til at flyplassen ligger ved havets nivå, og vil følgelig være konservativ ved bruk på høyereliggende flyplasser.

Note: The table is calculated for a sea level aerodrome, and will therefore be conservative when applied at more elevated aerodromes.

5 Høydemålerinnstillingsområder og -regioner

For lufttrafikk som opererer på norsk kontinental-sokkel er det etablert høydemålerinnstillingsområder (QNH-områder). Ved flyging innenfor disse områdene er høydemålerinnstillingen basert på observert lokal QNH fra en METAR-stasjon i området.

Lufttrafikk-tjenesten vil oppgi QNH for områdene via radiotelefoni. Ved passering av grense mellom QNH-områdene skal skifte av QNH foretas når det blir meddelt av lufttrafikk-tjenesten.

På Tromsøflaket og ved Bjørnøya er det etablert QNH-regioner. Ved flyging innenfor disse regionene er høydemålerinnstillingen basert på varslet minimum QNH i QNH-regionen.

5 QNH setting areas and regions

For air traffic operating on the Norwegian Continental Shelf, QNH setting areas are established. When flying within these areas, altimeter setting is based on observed local QNH from a METAR station in the area.

ATS will state the QNH for the areas via radio transmission. When crossing a border between QNH areas, the altimeter setting shall be changed when informed by ATS.

QNH-regions are established at Tromsøflaket and Bjørnøya. When flying within these regions, altimeter setting is based on the forecasted minimum QNH in the QNH region.

NORSK

ENGLISH

5.1 QNH-områder, Nordsjøen

5.1 QNH setting areas, North Sea

5.1.1 Inndeling av QNH-områder

5.1.1 Division of QNH setting areas

Den del av Norway FIR beskrevet i AIP Norge ENR 2.2 som omfatter Nordsjøområdet sør, vest og nord av de horisontale grensene for West Coast TMA og i Norway CTA vest av Møre TMA er inndelt i seks QNH-områder hvor observert QNH skal benyttes for flyging i 3000 FT eller lavere, REF ENR 6.4-9:

- Ekofisk QNH-område
- Flesland QNH-område
- Florø QNH-område
- Gullfaks QNH-område
- Sleipner QNH-område
- Sola QNH-område

The part of Norway FIR described in AIP Norway ENR 2.2 that includes the North Sea Area south, west and north of the horizontal limits of West Coast TMA, and in Norway CTA west of Møre TMA, is divided into six QNH setting areas where observed QNH shall be used for flights at or below 3000 FT, REF ENR 6.4-9:

- Ekofisk QNH setting area
- Flesland QNH setting area
- Florø QNH setting area
- Gullfaks QNH setting area
- Sleipner QNH setting area
- Sola QNH setting area

5.1.2 Fastsettelse av Transition Level i Ekofisk, Balder og Statfjord CTA

5.1.2 Determination of Transition Level in Ekofisk, Balder and Statfjord CTA

Ekofisk CTA innbefatter:

- Sola QNH-område
- Ekofisk QNH-område

Ekofisk CTA includes:

- Sola QNH setting area
- Ekofisk QNH setting area

Balder CTA innbefatter:

- Sola QNH-område
- Sleipner QNH-område
- Flesland QNH-område

Balder CTA includes:

- Sola QNH setting area
- Sleipner QNH setting area
- Flesland QNH setting area

Statfjord CTA innbefatter:

- Flesland QNH-område
- Florø QNH-område
- Gullfaks QNH-område

Statfjord CTA includes:

- Flesland QNH setting area
- Florø QNH setting area
- Gullfaks QNH setting area.

Transition Altitude er 3000 FT.

Transition Altitude is 3000 FT.

Transition Level i Ekofisk, Balder og Statfjord CTA fastsettes etter laveste observerte QNH i de tre QNH-områdene.

Transition Level in Ekofisk, Balder and Statfjord CTA is determined by the lowest observed QNH within the three QNH setting areas.

Aktuell QNH for Ekofisk, Sola, Sleipner, Flesland, Gullfaks og Florø QNH-områder er tilgjengelig fra:

Actual QNH for Ekofisk, Sola, Sleipner, Flesland, Gullfaks and Florø QNH setting areas are available from:

Ekofisk HFIS
Norway ACC
Sola APP
Flesland APP
Tampen HFIS
Florø AFIS

QNH-områder:

QNH setting Areas:

Navn og grenser/ Name and lateral limits	Vertikale grenser/Klasse Vertical limits/class	RMK
Ekofisk QNH setting area 573058N 0020938E - 575944N 0031952E - then along DME 90 ZOL to 572328N 0055838E - 570000N 0060000E - 570000N 0050000E - 563500N 0050000E - 560510N 0031455E - 563540N 0023642E - (573058N 0020938E)	<u>3000 FT MSL</u> G GND	

NORSK

ENGLISH

<i>Navn og grenser/ Name and lateral limits</i>	<i>Vertikale grenser/Klasse Vertical limits/class</i>	<i>RMK</i>
Flesland QNH setting area 612504N 0040205E - then along DME 30 FLO to 610823N 0043219E - 601500N 0042000E - 593623N 0042957E - 593811N 0030713E - then along DME 75 FLS to (612504N 0040205E)	<u>3000 FT MSL</u> GND G	
Florø QNH setting area 620441N 0045528E - 620000N 0050000E - 613200N 0043800E - 610823N 0043219E - then along DME 30 FLO to (620441N 0045528E)	<u>3000 FT MSL</u> GND G	
Gullfaks QNH setting area 630000N 0003126E - 630000N 0040000E - 620441N 0045528E - then along DME 30 FLO to 612504N 0040205E - then along DME 75 FLS to 601845N 0024157E - 601959N 0015939E - 612122N 0014718E - 614410N 0013329E - 622219N 0010622E - 625328N 003821E - (630000N 003126E)	<u>3000 FT MSL</u> GND G	
Sleipner QNH setting area 601959N 0015939E - 601845N 0024157E - then along DME 75 FLS to 593811N 0030713E - then along DME 90 ZOL to 575944N 0031952E - 573058N 0020938E - 575609N 0015614E - 582546N 0012854E - 590000N 0031755E - 591738N 0014249E - 595346N 0020430E - (601959N 0015939E)	<u>3000 FT MSL</u> GND G	
Sola QNH setting area 593811N 0030713E - 593623N 0042957E - 592904N 0043144E - 585348N 0044010E - 583810N 0044801E - 583313N 0045027E - 583140N 0045112E - 582116N 0051160E - 582130N 0052849E - 582135N 0053529E - 582149N 0055505E - 572328N 0055838E - then along DME 90 ZOL to (593811N 0030713E)	<u>3000 FT MSL</u> GND G	

5.2 QNH-områder, Haltenbanken

5.2 QNH setting areas, Haltenbanken

5.2.1 Inndeling av QNH-områder

5.2.1 Division of QNH setting areas

Den del av Norway FIR beskrevet i AIP Norge ENR 2.2 som omfatter områder i Norskehavet nord og vest av de horisontale grensene for Møre TMA, Ørland TMA og Helgeland TMA er inndelt i tre QNH-områder hvor observert QNH skal benyttes for flyging i 3000 FT eller lavere, REF ENR 6.4-10:

- Kvernberget QNH-område
- Heidrun QNH-område
- Brønnøysund QNH-område

The part of Norway FIR described in AIP Norway ENR 2.2 that includes the Norwegian Sea north and west of the horizontal borders of Møre TMA, Ørland TMA and Helgeland TMA is divided into three QNH areas where observed QNH shall be used for air traffic at or below 3000 FT, REF ENR 6.4-10:

- Kvernberget QNH setting area
- Heidrun QNH setting area
- Brønnøysund QNH setting area

5.2.2 Fastsettelse av Transition Level i Heidrun CTA

5.2.2 Determination of Transition Level in Heidrun CTA

Heidrun CTA innbefatter:

- Kvernberget QNH-område
- Heidrun QNH-område

Transition Altitude er 3000 FT.

Transition Level i Heidrun CTA fastsettes etter laveste observerte QNH i de to QNH-områdene.

Aktuell QNH for Brønnøysund, Heidrun og Kvernberget QNH-områder er tilgjengelig fra:

Norway ACC
Møre APP
Ørland APP
Brønnøy AFIS

Heidrun CTA includes:

- Kvernberget QNH setting area
- Heidrun QNH setting area

Transition Altitude is 3000 FT.

Transition Level in Heidrun CTA is determined by the lowest observed QNH within the two QNH setting areas.

Actual QNH for Brønnøysund, Heidrun and Kvernberget QNH-areas are available from:

NORSK

ENGLISH

QNH-områder:

QNH setting Areas:

<i>Navn og grenser/ Name and lateral limits</i>	<i>Vertikale grenser/Klasse/ Vertical limits/class</i>	<i>RMK</i>
Brønnøy QNH setting area 655420N 0100321E - 654100N 0113500E - 652037N 0113500E - 651921N 0113300E - 644312 0103725E - (then along DME 60 BNN to 655420N 0100321E)	<u>3000 FT MSL</u> GND G	
Heidrun QNH setting area 661240N 0074227E - 655420N 0100321E - then along DME 60 BNN to 644312N 0103724E - 642600N 0101200E - 642032N 0095010E - 641722N 0093935E - 640233N 0085114E - 640104N 0084628E - then along DME 60 KVB to 624759N 0054407E - 624757N 0054401E - 623343N 0051259E - 623000N 0050500E - 650000N 0050000E - (661240N 0074227E)	<u>3000 FT MSL</u> GND G	
Kvernberget QNH setting area 640104N 0084628E - 635742N 0083547E - 634809N 0080544E - 634621N 0080000E - 633400N 0080000E - 631925N 0071520E - 630609N 0063619E - 624759N 0054407E - then along DME 60 KVB to (640104N 0084628E)	<u>3000 FT MSL</u> GND G	

5.3 Tromsøflaket og Bjørnøya QNH-regioner

5.3 Tromsøflaket and Bjørnøya Altimeter Setting Regions (ASR)

5.3.1 Inndeling av ASR

5.3.1 Division of ASR

Den del av Norway FIR beskrevet i AIP Norge ENR 2.2 som omfatter områder i Barentshavet nord av de horisontale grensene for Andøya TMA, Tromsø TMA, Hammerfest TMA og Norway CTA, og sør for Bjørnøya er inndelt i to QNH-regioner, hvor varslet minimum QNH skal benyttes for flyging i 3000 FT eller lavere, REF ENR 6.4 - 11.

The part of Norway FIR described in AIP Norway ENR 2.2 that includes areas in the Barents Sea north of the horizontal borders of Andøya TMA, Tromsø TMA, Hammerfest TMA and Norway CTA, and south of Bjørnøya is divided into two ASR, where the forecasted minimum QNH shall be used for flights at or below 3000 FT, REF ENR 6.4-11.

Det blir beregnet en laveste QNH-verdi for en lengre periode i QNH-regionene, og lufttrafikk-tjenesten eller MET-kontor vil oppgi denne.

A minimum QNH-value will be calculated for a longer period of time for the QNH regions, and the ATS or MET office will provide this.

Varslet minimum QNH for Tromsøflaket og Bjørnøya QNH-regioner er tilgjengelig fra:

The forecasted minimum QNH for Tromsøflaket and Bjørnøya QNH regions is available from:

Norway ACC
Tromsø TWR
Alta TWR
Hammerfest AFIS
Tromsø MET

QNH-regioner:

QNH regions:

<i>Navn og grenser/ Name and lateral limits</i>	<i>Vertikale grenser/Klasse/ Vertical limits/class</i>	<i>RMK</i>
Tromsøflaket QNH setting region 6940N 01600E - 7200N 01600E - 7200N 02700E - 7120N 02700E - 7120N 02500E - 7017N 01835E - 6940N 01720E - (6940N 01600E)	<u>3000 FT MSL</u> GND G	
Bjørnøya QNH setting region 7200N 01600E - 7400N 02040E - 7400N 02220E - 7230N 02700E - 7200N 02700E - (7200N 01600E)	<u>3000 FT MSL</u> GND G	

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK