

ENZV AD 2.1 Flyplassindikator og navn
Aerodrome location indicator and name

ENZV - STAVANGER/Sola

ENZV AD 2.2 Flyplassens geografiske og administrative data
Aerodrome geographical and administrative data

NORSK/ENGLISH		
1	ARP koordinater og beliggenhet på AD / ARP coordinates and site at AD	585236N 0053816E, REF: AD 2 ENZV 2 - 1
2	Retning og distanse fra Stavanger / Direction and distance from Stavanger	6 NM SW
3	ELEV/REF TEMP	29 FT / 18.4 °C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN	143 FT
5	MAG VAR / Annual change	0.5°E (2015) / 0.18°E
6	AD Administrasjon / AD Administration Adresse / Address Telefon/Telephone AFS/AFTN	Avinor Stavanger lufthavn Postboks 150 2061 Gardermoen (+47) 67 03 10 00 (+47) 51 65 81 43 TWR ENZVZTZX
7	Type trafikk tillatt (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	RMK	AD reference codes: RWY 18: Code 4E, precision (CAT II) RWY 36: Code 4E, precision (CAT I) RWY 11: Code 4D, precision (CAT I) RWY 29: Code 4D, non-precision

ENZV AD 2.3 Åpningstider
Operational hours

NORSK/ENGLISH		
1	AD Administrasjon / AD Administration	MON-FRI 0700-1445 EXC HOL Summer time MON-FRI 0700-1400 (15 MAY - 14 SEP)
2	Toll- og innreisekontroll / Customs and immigration	O/R AVBL MON-FRI 0700-1430 PN 2 HR
3	Helse og karantene / Health and sanitation	NIL
4	AIS briefing office	Sentralt AIS på ENGM / Central AIS at ENGM: (+47) 64 81 90 00, E-post / E-mail: ais@avinor.no
5	ATS reporting office (ARO)	Self-briefing office is located in vicinity of the Fire station/Apron 10
6	MET briefing office	NIL
7	ATS	H24
8	Tanking/ Fuelling	MON-FRI 0400-2100, SAT 0400-1930, SUN 0400-2130 (+47) 51 64 79 99 or (+47) 905 66 519. O/R outside HR of SER TEL (+47) 905 66 520.
9	Handling	WGH (+47) 51 64 96 50. Aviator Stavanger (+47) 982 47 586, SundtAir (+47) 400 41 010 / svg.handling@sundtair.com
10	Security	TEL (+47) 952 59 381
11	Avising/De-icing	O/R H24 SGS TEL (+47) 957 19 657 Aviator Stavanger TEL (+47) 454 89 980
12	RMK	NIL

ENZV AD 2.4 Handlingstjeneste og utstyr Handling services and facilities

NORSK/ENGLISH		
1	Utstyr for godsbehandling / Cargo handling facilities:	Ja/Yes
2	Typer brennstoff/olje / Fuel/oil types	100LL, Jet A1
3	Tanking utstyr/kapasitet/ Fuelling facilities/capacity	NIL INFO
4	Avisingsutstyr / De-icing facilities	AVBL. SGS de-ice: 121.950 MHZ. Aviator Stavanger 131.750 MHZ
5	Hangarplass for besøkende ACFT/ Hangar space available for visiting ACFT	Begrenset / Limited
6	Reparasjonsmuligheter for besøkende ACFT/ Repair facilities for visiting ACFT	Begrenset / Limited
7	RMK	NIL

ENZV AD 2.5 Passasjer fasiliteter Passenger facilities

NORSK/ENGLISH		
1	Hotell / Hotels	På/At AD
2	Restauranter / Restaurants	På/At AD
3	Transportmuligheter / Transportation	Buss og taxi / Buses and taxis
4	Legehjelp / Medical facilities	I Stavanger / In Stavanger
5	Bank/Post	På/At AD
6	Turistkontor/Tourist Office	På / In Sola
7	RMK	NIL

ENZV AD 2.6 Brann- og redningstjeneste Rescue and fire fighting services

NORSK/ENGLISH		
1	Lufthavnskategori/ for brann- og redningstjeneste / AD category for rescue and fire fighting services	CAT 9: H24
2	Redningsutstyr / Rescue EQPT	REF AD 1.2
3	Fjerning av havarerte ACFT / Capability for removal of disabled ACFT	Mobile cranes AVBL in vicinity of AD
4	RMK	NIL

ENZV AD 2.7 Sesongmessig anvendelse - rydding Seasonal availability - clearing

NORSK/ENGLISH		
1	Type utstyr / Types of clearing EQPT	Snøryddingsutstyr / Snow removal EQPT
2	Brøyteprioritet / Clearance priorities	1st priority: RWY 18/36, TWY to apron 9, NAV aids, REF AD 1.2
3	RMK	SNOWTAM vil bli utstedt i vintersesongen, REF AD 1.2/ SNOWTAM will be issued during winter season, REF AD 1.2

ENZV AD 2.8 Oppstillingsplattformer, taksebaner og kontrollpunkter Aprons, taxiways and check locations data

NORSK/ENGLISH		
1	Oppstillingsplattformenes overflate og styrke / Apron surface and strength	CONC/ASPH, PCN-65/R/B/X/U
2	TWY bredde, overflate og styrke / TWY width, surface and strength	TWY A1: 23 M, ASPH, PCN-62/F/B/W/T ACFT code D TWY C3: 10.5 M ASPH, PCN-30/F/B/Y/U ACFT code B TWY D: 10.5 M ASPH, PCN-60/F/A/W/U ACFT code B TWY E1: 23 M, ASPH, PCN-50/F/B/X/T, ACFT code D TWY E2: 15 M, ASPH, PCN-30/F/B/Y/U, ACFT code C TWY F1: 15 M, ASPH, PCN-30/F/B/Y/U, ACFT code C TWY E2 and F1: MAX base 18 M, MAX wheel span 9 M TWY F2: 15 M, ASPH, PCN-30/F/B/Y/U, ACFT code C TWY G1, G2: 23 M, ASPH, PCN-62/F/B/W/T, ACFT code D TWY G3: 23 M, ASPH, PCN-54/F/B/W/T, ACFT code D TWY G4, G5: 23 M, ASPH, PCN-50/F/B/W/T, ACFT code D TWY G6: 23 M, ASPH, PCN-50/F/B/X/T, ACFT code D TWY G7: 23 M, ASPH, PCN-80/F/B/X/T, ACFT code D TWY H: 23 M, ASPH, PCN-46/F/B/W/T, ACFT code D TWY L1, 23 M, ASPH, PCN-54/F/B/W/T, ACFT code C TWY L2, L3: 23 M, ASPH, PCN-54/F/B/W/T, ACFT code D TWY L4: 23 M, ASPH, PCN-103-F/B/W/T, ACFT code D TWY P: 23 M, ASPH, PCN-69/F/B/W/T, ACFT code C, MAX wing span 36 M TWY Q: 23 M, ASPH, PCN-69/F/B/W/T, ACFT code D TWY R: 23 M, ASPH, PCN-69/F/B/W/T, ACFT code D TWY S: 23 M, ASPH, PCN-76/F/B/W/T, ACFT code D
3	ACL, beliggenhet og ELEV / ACL, location and ELEV	ACFT stands, REF AD 2 ENZV 2 - 3/4
4	INS kontrollpunkt, beliggenhet og ELEV / INS Checkpoint, location and ELEV	ACFT stands, REF AD 2 ENZV 2 - 3/4
5	RMK	TWY A2, C1 and C2 CLSD. Helicopters will be directed to ACFT stands for parking

ENZV AD 2.9 Lede-/kontrollsystem og merking Surface movement guidance and control system and markings

NORSK/ENGLISH		
1	Merking av ACFT oppstillingsplass, TWY ledelinjer og visuelle docking/PRKG ledesystem / Use of ACFT stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/PRKG guidance system of ACFT stands	Taxiing guidance signs at all intersections with TWY and RWY, at all holding positions and TWY intersections. Guide lines on apron. CL LGT on Apron area to ACFT stands. Docking guidance to bridge at ACFT stands 8-19.
2	RWY/TWY merking og LGT / RWY/TWY markings and LGT	RWY marking: Designation, THR, TDZ, CL, edge, end marked. Aiming points RWY 11, 29 and 36 RWY LGT: Designation, THR, TDZ RWY 18, CL, edge and end. Aiming points RWY 11, 29 and 36 TWY marking: CL, HLDG PSN at TWY/RWY intersections marked. TWY LGT: CL and edge
3	Stopplysrekke / Stop bars	Stop bars at all intersections with RWY / Stop bars on apron for TFC regulation purposes RVR below 400 M.
4	RMK	TWY guide lines FM RWY 18 to RWY 29. Reflecting TWY edge LGT collocated with RWY 18 edge LGT at intersection RWY 18 and RWY 29. No signs in use at terminal area W of TWY G3/G4, only marking on GND.

ENZV AD 2.10 Flyplasshinder Aerodrome obstacles

I område 2 / In area 2					
OBST ID	OBST type/ OBST type	OBST posisjon/ OBST position	ELEV	Merking, type, farge/ Markings, type, colour	RMK
a	b	c	d	e	f
ENZVOB2001	Spire	584950.74N 0053951.34E	302 FT	NIL	Julebygda
ENZVOB2002	Terrain	585021.25N 0054001.51E	246 FT	NIL	Malmeim
ENZVOB2003	Terrain	585003.22N 0053833.69E	220 FT	NIL	Malmeim
ENZVOB2004	Mast	585102.78N 0053546.94E	384 FT	LGT	Bråtavarden
ENZVOB2005	Mast	585102.63N 0053509.06E	371 FT	LGT	Eikeberget
ENZVOB2006	Mast	585106.76N 0053304.98E	269 FT	NIL	Hellestø

I område 2 / In area 2					
a	b	c	d	e	f
ENZVOB2007	Mast	585453.12N 0053642.19E	276 FT	LGT	Sørvardåsen
ENZVOB2008	Tank	585506.85N 0053636.27E	214 FT	NIL	Vardåsen
ENZVOB2009	Mast	585506.38N 0053633.02E	187 FT	NIL	Vardåsen
ENZVOB2010	Terrain	585531.00N 0053709.54E	249 FT	NIL	Ørnaberget
ENZVOB2011	Terrain	585545.93N 0053652.74E	262 FT	NIL	Snøde
ENZVOB2012	Terrain	585615.50N 0053850.47E	315 FT	NIL	Madlatuva
ENZVOB2013	Mast	585425.00N 0054308.52E	515 FT	LGT	Jåttånuten
ENZVOB2014	Terrain	585406.08N 0054009.55E	246 FT	NIL	Åsberget
ENZVOB2015	Mast	585310.66N 0054052.57E	408 FT	LGT	Kjerrberg
ENZVOB2016	Mast	585252.12N 0054002.62E	239 FT	LGT	Skadberg
ENZVOB2017	Chimney	585259.98N 0054156.93E	203 FT	LGT	
ENZVOB2018	Terrain	585237.75N 0054136.26E	289 FT	NIL	Stokkaheia
ENZVOB2019	Terrain	585014.01N 0055340.00E	1132 FT	NIL	Vardafjell
ENZVOB2020	Terrain	584943.31N 0055029.38E	702 FT	NIL	Sygnø
ENZVOB2021	Mast	585100.87N 0055209.78E	1076 FT	NIL	Skrussfjellet
ENZVOB2022	Terrain	585124.94N 0055156.22E	858 FT	NIL	Duelifjellet
ENZVOB2023	Terrain	585007.49N 0054725.86E	1076 FT	LGT	Vedafjellet
ENZVOB2024	Terrain	585144.68N 0054856.63E	682 FT	NIL	Hagafjellet
ENZVOB2025	Terrain	585146.66N 0054612.45E	620 FT	NIL	Ulvanutane
ENZVOB2026	Mast	585142.93N 0054600.53E	577 FT	NIL	Ulvanutane
ENZVOB2027	Terrain	585130.74N 0053822.40E	146 FT	NIL	
ENZVOB2028	Terrain	585138.47N 0053809.07E	131 FT	NIL	
ENZVOB2029	Terrain	585152.57N 0053811.78E	103 FT	NIL	
ENZVOB2030	Mast	585155.35N 0053817.46E	68 FT	LGT	
ENZVOB2031	Airport fence	585201.60N 0053824.04E	55 FT	NIL	
ENZVOB2032	Mast	585204.87N 0053817.13E	50 FT	LGT	
ENZVOB2033	Terrain	585224.14N 0053954.21E	201 FT	NIL	
ENZVOB2034	Terrain	585221.15N 0053928.59E	155 FT	NIL	
ENZVOB2035	Airport fence	585228.72N 0053904.26E	67 FT	NIL	
ENZVOB2036	Mast	585230.63N 0053750.50E	77 FT	LGT	Instrument mast
ENZVOB2037	Airport fence	585255.18N 0053612.68E	14 FT	NIL	
ENZVOB2038	Mast	585303.94N 0053633.68	85 FT	NIL	
ENZVOB2039	Building	585311.90N 0053751.18E	164 FT	LGT	TWR
ENZVOB2040	Terrain	585347.34N 0053829.07E	58 FT	NIL	
ENZVOB2041	Mast	585004.40N 0053818.60E	246 FT	LGT	Trodlabærholen
I område 3 / In area 3					
OBST ID	OBST type/ OBST type	OBST posisjon/ OBST position	ELEV	Merking, type, farge/ Markings, type, colour	RMK
a	b	c	d	e	f
ENZVOB3001	Mast	585309.13N 0053831.19E	75 FT	LGT	
ENZVOB3002	Building	585247.31N 0053828.11E	75 FT	LGT	
ENZVOB3003	Mast at terminal	585250.78N 0053742.63E	98 FT	LGT	
ENZVOB3004	Mast	585250.79N 0053723.83E	93 FT	LGT	

ENZV AD 2.11 Tilgjengelig meteorologisk informasjon Meteorological information provided

NORSK/ENGLISH		
1	Ansvarlig enhet / Responsible unit	MWO Bergen TEL (+47) 55 23 66 50
2	Tjenestetider / Hours of service	H24
3	Ansvarlig for utarbeidelse av TAF, Gyldighetsperiode / Office responsible for TAF preparation, periods of validity	MWO Bergen 24 HR
4	Landingsvarsler / Type of landing forecast	TREND, REF GEN 3.5
5	Briefing	TEL MWO Bergen
6	Dokumentasjon, språk som benyttes / Flight documentation, language(s) used	Klart språk, tabularisk format, norsk/engelsk / Plain Language, tabular form Norwegian/English
7	Karter / Charts and other INFO AVBL	Spesielle OBS, prognosekart, SIGWX, REF, GEN 3.1 and GEN 3.5 / Special OBS, Prognostic chart, SIGWX, REF, GEN 3.1 and GEN 3.5
8	Tilleggsutstyr / Supplementary EQPT AVBL for INFO	REC av satellittskybilder, REF GEN 3.5 / REC for satellite cloud pictures, REF GEN 3.5
9	ATS-enhet med INFO / ATS units provided with INFO	Sola TWR/APP TEL (+47) 51 65 81 47
10	Tilleggsopplysninger / Additional INFO	NIL

ENZV AD 2.12 Rullebanens fysiske karakteristika Runway physical characteristics

Runway physical characteristics											
RWY	BRG GEO	DMN - SFC (M)	RWY Styrke/ Strength	THR COORD	RWY end COORD	RWY SFC end COORD	THR GUND (FT)	THR ELEV (FT)	RWY/SWY slope	RESA (M)	CWY (M)
1	2	3	4	5				6	7	8	9
11	106.29°	2449 x 45 ASPH	PCN-65 F/A/W/U	585253.53N 0053623.25E	585233.58N 0053834.97E	585232.19N 0053844.12E	143,2	7,3	REF AD 2 ENZV 3- 1/3-3	240 x 150 ASPH + GRVL	150 x 180
29	286.32°			585233.58N 0053834.97E	585252.17N 0053632.24E	585254.43N 0053617.30E	143,2	27,7		240 x 150 ASPH + GRVL	300 x 180
18	179.12°	2706 x 60 ASPH	PCN-80 F/B/X/T	585335.38N 0053814.44E	585214.74N 0053816.84E	585209.89N 0053816.98E	143,2	10,4	REF AD 2 ENZV 3- 5/7	240 x 150 ASPH + GRVL	270 x 180
36	359.12°			585214.74N 0053816.84E	585332.47N 0053814.53E	585337.32N 0053814.38E	143,2	29,3		240 x 150 CONC	300 x 180

RWY	Strip (M)	OFZ	RMK
1	10	11	12
11	2319 x 300	-	Rillet. RESA foran THR 90 x 150 M. Området 100 M foran THR 11 har betongdekke med samme bredde og bæreevne som RWY / Grooved. Undershoot RESA 90 x 150 M The concrete area 100 M in front of THR 11 has the same width and bearing strength as the RWY
29		-	Rillet. RESA foran THR 240 x 150 M. Det asfalterte området 150 M foran THR 29 har samme bredde som RWY / Grooved. Undershoot RESA 240 x 150 M. The asphalted area 100 M in front of THR 29 has the same width as the RWY
18	2616 x 300	-	Rillet. RESA foran THR 150 x 150 M / Grooved. Undershoot RESA 150 x 150 M
36		-	Rillet. RESA foran THR 240 x 150 M / Grooved. Undershoot RESA 240 x 150 M

ENZV AD 2.13 Kunngjorte banelengder

Declared distances

RWY	TORA (M)	ASDA (M)	TODA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
11	2299	2299	2449	2199
29	2199	2199	2499	2049
18	2556	2556	2826	2496
36	2556	2556	2856	2406

RWY	RMK
1	6
11	Området foran THR (100 M) tillates nyttet ved avgang og lengden inngår i de offisielle banelengder. / The paved area in front of THR (100 M) is available for take-off and the length is included in the declared distances for take-off on RWY 11.
29	Området foran THR (150 M) tillates nyttet ved avgang og lengden inngår i de offisielle banelengder. / The paved area in front of THR (150 M) is available for take-off and the length is included in the declared distances for take-off on RWY 29.
18	Området foran THR (60m) tillates nyttet ved avgang og lengden inngår i de offisielle banelengder. / The paved area in front of THR (60 M) is available for take-off, and length included in declared distances.
36	Området foran THR (150 M) tillates nyttete ved avgang og lengden inngår i de offisielle banelengder. / The paved area in front of THR (150 M) is available for take-off and the length is included in the declared distances.

Reduced (Alternate) TKOF PSN				
RWY	TKOF PSN Intersection	TORA (M)	ASDA (M)	TODA (M)
1	2	3	4	5
18	18 - A1	1830	1830	2100
36	RWY 11/29	1760	1760	2060
36	36 - E1	2406	2406	2706
29	29 - D	456	456	756
29	29 - H	961	961	1261
29	29 - G5	1440	1440	1740
11	11 - D	1629	1629	1779
11	11 - H	1112	1112	1262

ENZV AD 2.14 Innflygings- og banelys

Approach and runway lighting

RWY	APCH LGT type/ LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS PAPI (MEHT)	TDZ, LGT LEN	RWY CL LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN, colour	RMK
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	CAT I 205 M LIH	Green WBAR	PAPI Left 3° (47 FT)	NIL	1299, 60 M White, 600, 60 M White/Red, 300, 60 M Red LIL	1466, 60 M White, 733, 60 M Yellow LIH	Red WBAR	NIL	LGT intensity adjustable, REF AD 2.23. APCH: XBAR at 150 M. Intervals of 30 M. Innermost LGT 30 M FM THR. Sequenced FLG LGT on CL
29	Simple 600 M LIL/LIH	Green WBAR	PAPI Dual 3.5° (40 FT)	NIL	1149, 60 M White, 600, 60 M White/Red, 300, 60 M Red LIL	1376, 60 M White, 673, 60 M Yellow LIH	Red WBAR	NIL	LGT intensity adjustable, REF AD 2.23. APCH: XBAR at 450, 300 and 150 M. Intervals of 30 M. Innermost LGT 30 M FM THR
18	CAT II 510 M LIL/LIH	Green -	PAPI Dual 3° (60 FT)	900 M	1596, 15 M White, 600, 15 M White/Red, 300, 15 M Red LIH	1646, 50 M White, 850, 50 M Yellow LIH	Red -	NIL	LGT intensity adjustable, REF AD 2.23. APCH: XBAR at 450, 300 and 150 M. Intervals of 30 M. Innermost LGT 30 M FM THR. Sequenced FLG LGT on CL
36	CAT I 600 M LIL/LIH	Green WBAR	PAPI Dual 3° (56 FT)	NIL	1506, 15 M White, 600, 15 M White/Red, 300, 15 M Red LIH	1606, 50 M White, 880, 50 M Yellow LIH	Red -	NIL	LGT intensity adjustable, REF AD 2.23. APCH: XBAR at 600, 450, 300 and 150 M. Intervals of 30 M. Innermost LGT 30 M FM THR

ENZV AD 2.15 Annen belysning, sekundærstrømkilde Other lighting, secondary power supply

NORSK/ENGLISH		
1	ABN/IBN plassering, karakteristika og tjenestetider / ABN/IBN location, characteristics and HR of OPER	NIL
2	LDI/Anemometer location and LGT	NIL
3	TWY kant- og senterlinjelys / TWY edge and CL LGT	Edge: A2, C1,C2, C3, D, E2, F1, F2 and H CL: A1, E1, G1, G2, G3, G4, G5, G6, G7, L1, L2, L3, L4, P, Q, R and S
4	Sekundærstrømkilde / Secondary PWR supply	Automatisk omkoblingstid 10 SEC. Mindre enn 1 SEC under LVP / Automatic switch-over time 10 SEC. Less than 1 SEC during LVP.
5	RMK	NIL

ENZV AD 2.16 Helikopterlandingsplass Helicopter landing area

ENGLISH		
1	Coordinates TLOF or THR of FATO	NIL
2	TLOF and/or FATO elevation	NIL
3	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking, lighting	NIL
4	True BRG of FATO	NIL
5	Declared distance available	NIL
6	APP and FATO lighting	NIL
7	RMK	NIL

ENZV AD 2.17 ATS luftrom ATS airspace

NORSK/ENGLISH		
1	Navn og utstrekning / Designation and lateral limits	Sola CTR 590500N 0053300E - 590200N 0054300E - 585100N 0055000E - 584500N 0054200E - 584500N 0052800E - 585100N 0052000E - (590500N 0053300E)
2	Vertikal utstrekning / Vertical limits	GND to 1500 FT AMSL
3	Luftromsklasse / Airspace classification	D
4	Kallesignal for lufttrafikkjenesteenhet, språk / ATS unit call sign, language(s)	Sola Tower Norwegian / English
5	Gjennomgangshøyde / Transition altitude	7000 FT
6	Tidsrom for anvendelse / Hours of applicability	H24
7	RMK	NIL

ENZV AD 2.18 ATS kommunikasjonshjelpemidler ATS communication facilities

Service	Call Sign	FREQ	HR	PSN	RMK
1	2	3	4	5	6
ATIS	Sola Information	126.000 MHZ	H24		ATIS AVBL on TEL +47 51 65 82 49
SMC	Sola Ground	121.750 MHZ	HO		
TWR	Sola Tower	118.350 MHZ 279.050 MHZ 122.100 MHZ	H24 H24		Monitoring frequency
APP-ARR	Sola Arrival	119.400 MHZ	HO		IFR TFC only
APP-ARR	Sola Radar/Approach	119.600 MHZ 363.675 MHZ 118.500 MHZ	MON-FRI 0500-2200, SAT 0800- 2000, SUN 0900-2200 HO		

ENZV AD 2.19 Radionavigasjons- og innflygingshjelpemidler

Radio navigation and landing aids

Type, CAT	ID	FREQ	HR	PSN	DME ELEV	RMK
1	2	3	4	5	6	7
LOC RWY 11 (VAR 0.6°E/2015)	ZL	109.500 MHZ	H24	585230.98N 0053852.12E		ILS CAT I
GP RWY 11		332.600 MHZ	H24	585247.59N 0053639.09E		GP 3.0°, RDH 51 FT
DME RWY 11	ZL	CH32X	H24	585247.66N 0053639.18E	37 FT	Paired LOC RWY 11
LOC RWY 18 (VAR 0.6°E/2015)	ZV	110.300 MHZ	H24	585200.58N 0053817.26E		ILS CAT II
GP RWY 18		335.000 MHZ	H24	585325.16N 0053821.30E		GP 3.0°, RDH 54 FT
DME RWY 18	ZV	CH40X	H24	585325.15N 0053821.16E	43 FT	Paired LOC RWY 18
LOC RWY 36 (VAR 0.5°E/2015)	SL	111.350 MHZ	H24	585342.39N 0053814.24E		ILS CAT I
GP RWY 36		332.150 MHZ	H24	585225.77N 0053824.00E		GP 3.0°, RDH 50 FT
DME RWY 36	SL	CH50Y	H24	585225.78N 0053823.85E	61 FT	Paired LOC RWY 36
NDB	RSY	378.000 KHZ	H24	590759.66N 0053830.84E		(Rennesøy)
NDB	VAR	319.000 KHZ	H24	583737.82N 0053741.66E		(Varhaug)
DVOR/DME (DECL 1°E/2015)	ZOL	116.850 MHZ/ CH115Y	H24	585230.04N 0053824.25E	53 FT	(Sola). FRA D/I (ENBR)
TACAN (DECL 1°E/2015)	SOA	CH59Y	H24	585232.91N 0053806.94E	66 FT	(Sola)

ENZV AD 2.20 Lokalt lufthavnreglement

ENZV AD 2.20 Local aerodrome regulations

NORSK

ENGLISH

1 AD tilgjengelighet

- 1.1 AD godkjent for:
- VFR-flyging i dagslys og mørke,
 - IFR-flyging.
- Anm.:** AD er ikke godkjent for CAT III operasjoner
- 1.2 AD har prosedyrer for operasjoner med ACFT kodebokstav E og F.
- 1.3 PPR for all militær trafikk som ønsker å bruke militære anlegg eller tjenester. Alle PPR-anmodninger skal koordineres gjennom Wing Operations hos 139 Luftving.
TEL: 77 89 62 54
E-post: 139lv.wingops@mil.no
- 1.4 Med unntak av nødsituasjoner tillates ikke AD brukt av CIV eller MIL ACFT med vingspenn utover 74 M. Avinor kan gi unntak fra denne bestemmelsen basert på en "Approach and Departure Risk Assessment". Forespørsel må sendes AD minimum 4 uker før start på operasjoner.

2 Oppstart

- 2.1 All TFC må innhente oppstartsklarering fra ATC. Run-up skal være foretatt før det anmodes om takse-klarering.

3 Push-back

- 3.1 For detaljert beskrivelse, se AD 2 ENZV 2-5
- 3.2 Alle oppstillingsplasser er underlagt push-back klarering fra TWR/GND.
- 3.3 Ved stand 7-12 og 24, kontakt GND/TWR for "long push".
- 3.4 Ved stand 13-23 og 30-36 kontakt GND/TWR for enten "push" (ACFT CAT A, B, C*) eller "long push" (ACFT CAT D, E, F)
- *ACFT med lengde nesehjul - hale >38.5 M og vingspenn >36 M skal be om "straight push-back" to DPSN 2.

4 Avising av fly

- 4.1 Før start av motorer, kontakt handlingselskap og anmod om avisning.

1 AD availability

- 1.1 AD approved for:
- VFR operations in daylight and darkness,
 - IFR operations.
- Note:** AD is not approved for CAT III OPR
- AD has procedures for operations with ACFT with code letter E and F.
- 1.3 PPR for all military traffic intending to use military facilities or services. All PPR requests shall be coordinated through Wing Operations at 139 Airwing.
TEL: (+47) 77 89 62 54
E-mail: 139lv.wingops@mil.no
- 1.4 Except for emergency situations AD shall not be used by CIV or MIL ACFT with wingspan exceeding 74 M. Avinor may grant other exceptions based on an Approach and Departure Risk Assessment. Request must be send AD minimum 4 weeks prior to operations.

2 Start-up

- 2.1 All TFC must obtain start-up clearance from ATC. Run-up must be completed before requesting taxi - clearance.

3 Push-back

- 3.1 For detailed description, see AD 2 ENZV 2-5
- 3.2 All ACFT stands are subject to push-back clearance from TWR/GND.
- 3.3 At stand 7-12 and 24, contact GND/TWR for "long push".
- 3.4 At stand 13-23 and 30-36 contact GND/TWR for either "push" (ACFT CAT A, B, C*) or "long push" (ACFT CAT D, E, F)
- *ACFT with length nose wheel - tail >38.5 M and wingspan >36 M shall request straight push-back to DPSN 2.

4 De-icing of aircraft

- 4.1 Before start-up, contact handling agent and request de-icing.

4.2	Ved anmodning om start-up, informer GND/TWR at avising er nødvendig.	4.2	When requesting start-up, inform GND/TWR that de-icing is needed.
4.3	Kontakt GND/TWR for takseinformasjon til avisingsplattform (P eller Q).	4.3	Contact GND/TWR for taxi guidance to the de-icing platform (P or Q).
4.4	Kode F fly skal bli ledet av følgebil til avisingsplattformen.	4.4	Code F aircraft shall be guided by Follow-me to de-ice platform.
4.5	Kontakt avisingskoordinatoren før ankomst til avisingsplattformen.	4.5	Before entering the de-icing platform, contact deicing-coordinator.
4.6	Når avising er avsluttet, kontakt GND/TWR for takseklarerung.	4.6	When de-icing is finished, contact GND/TWR for taxi clearance.
5	Søknad om godkjenning av avgangs- og ankomsttid ("slot-tid")	5	Application and approval of departure- and arrival time ("slot-time")
5.1	Generelt	5.1	General
5.1.1	Forhåndsgodkjenning ("slot-tid") er obligatorisk for all ervervsmessig flyging, unntatt: - Luftfartøy som benytter plassen som alternativ av meteorologiske, tekniske eller sikkerhetsmessige grunner, - Helikoptre	5.1.1	Prior approval ("slot-time") is mandatory for all commercial flights, except: - Aircraft using the aerodrome as alternate due to meteorological, technical or safety reasons - Helicopters
5.1.2	Annullering eller planlagte endringer av allerede koordinerte flyginger skal formidles så snart som mulig.	5.1.2	Cancellation or intentional changes of previously coordinated flights, shall be notified as soon as possible.
5.1.3	Søknad om handling må sendes separat, uavhengig av søknad om "slot-tid". Slik søknad skal sendes direkte til handling-agenten.	5.1.3	A request for handling shall be forwarded separately directly to the handling agent.
5.1.4	Det bør beregnes en gjennomsnittlig taksetid (etter landing og før avgang) på 10 minutter.	5.1.4	A taxi time of 10 minutes (after landing and before take-off), should be used in schedule calculations.
5.2	Ervervsmessig flyging med fly	5.2	Commercial flights with aeroplanes
5.2.1	Søknad om "slot-tid" skal sendes til Avinors sentrale tidtabellkoordinator: Airport Coordination Norway A/S Postboks 148 2061 GARDERMOEN TEL: 64 81 90 50 SITA CODE: OSLACXH e-post: scr@airportcoordination.com	5.2.1	Application for "slot-time" shall be submitted to Avinor Scheduling Coordinator: Airport Coordination Norway AS Postbox 148 NO-2061 GARDERMOEN TEL (+47) 64 81 90 50 SITA CODE: OSLACXH e-post: scr@airportcoordination.com
5.2.2	Søknad bør av hensyn til planlegging innleveres i god tid. Søknaden skal formuleres i samsvar med internasjonal (SSIM format) og tidsfrist. Søknadsskjema kan fåes hos tidtabellkoordinatoren.	5.2.2	To allow for planning, the application should be delivered well in advance. It shall be formulated in accordance with international standard (SSIM format) and time limits. Application form can be obtained from the Scheduling Coordinator.
5.2.3	Trafikkrettigheter, tildelt av Luftfartstilsynet, omfatter ikke godkjenning av avgangs- og/eller ankomsttider og omvendt.	5.2.3	Traffic rights, granted by Norwegian CAA, do not include "slot-time"-approval, and vice versa.
5.3	Annen flyging	5.3	Other flights
5.3.1	Ikke-ervervsmessig flyging som ikke har fast tilhold på Stavanger Lufthavn, Sola anbefales å kontakte Flyparkeringskontoret i god tid før planlagt flyging for tildeling av oppstillingsplass.	5.3.1	Non-commercial flights that are not based at Stavanger Airport, Sola, are recommended to contact the Aircraft Parking Office well in advance of the flight, so that a parking stand can be allocated.
6	Tildeling av flyoppstillingsplass	6	Allocation of aircraft parking stand
6.1	Flyparkeringskontoret tildeler oppstillingsplass til alle luftfartøy: Avinor Driftssentralen 4055 Stavanger Lufthavn TEL: 67 03 06 67 FAX: 67 03 06 38 e-post: sola.flyparkering@avinor.no	6.1	The Aircraft Parking Office allocates parking stands to all aircraft: Avinor Driftssentralen NO-4055 Stavanger Lufthavn TEL: (+47) 67 03 06 67 FAX: (+47) 67 03 06 38 e-post: sola.flyparkering@avinor.no
6.2	Formidling av oppstillingsplass skjer over radiosamband med kontrolltårnet.	6.2	Allocated parking stand will be notified by TWR.
6.3	Ervervsmessig flyging tiletels normalt oppstillingsplass på Apron 9 eller 10.	6.3	Commercial flights are normally allocated aircraft stands on Apron 9 or 10.
6.4	Ikke-ervervsmessig flyging tildeles normalt oppstillingsplass på Apron 10, Apron 13 eller annen tilgjengelig plass.	6.4	Non-commercial flights are normally allocated aircraft stands on Apron 10, Apron 13 or other available stands.
7	Redusert rullebaneatskillelse	7	Reduced runway separation
7.1	Redusert rullebaneatskillelse kan bli benyttet mellom luftfartøy av CAT 1 og 2, i samsvar med AD 1.1 para 6.	7.1	Reduced runway separation may be applied between CAT 1 and 2 aircraft, in accordance with AD 1.1 para. 6.
7.2	Minimumsatskillelse for RWY 18/36 og RWY 11/29:	7.2	Minimum separation for RWY 18/36 and RWY 11/29:
7.2.1	Mellom et landende luftfartøy av CAT 1 og et foregående luftfartøy av CAT 1 eller 2: 600 M	7.2.1	Between a landing CAT 1 aircraft and a preceding CAT 1 or 2 aircraft: 600 M
7.2.2	Mellom et landende lett helikopter og et foregående luftfartøy av alle CAT: 600 M	7.2.2	Between a landing light helicopter and a preceding aircraft of any CAT: 600 M

7.2.3	Mellom et landende luftfartøy av CAT 2 og et foregående luftfartøy av CAT 1 eller 2: 1500 M	7.2.3	Between a landing CAT 2 aircraft and a preceding CAT 1 or 2 aircraft: 1500 M
7.2.4	Mellom et avgående luftfartøy av CAT 1 og et forangående luftfartøy av CAT 1 eller 2: 600 M	7.2.4	Between a departing CAT 1 aircraft and a preceding CAT 1 or 2 aircraft: 600 M
7.2.5	Mellom et avgående lett helikopter og et foregående luftfartøy av alle CAT: 600 M	7.2.5	Between a departing light helicopter and a preceding aircraft of any CAT: 600 M
7.2.6	Mellom et avgående luftfartøy av CAT 2 og et foregående luftfartøy av CAT 1 eller 2: 1500 M	7.2.6	Between a departing CAT 2 aircraft and a preceding CAT 1 or 2 aircraft: 1500 M

ENZV AD 2.21 Støyforebyggende regler**ENZV AD 2.21 Noise abatement procedures**

NORSK

ENGLISH

1 Generelt

De følgende støyforebyggende regler skal følges såfremt flygekontrolltjenesten ikke gir andre instruksjoner, eller avvikelser er nødvendige av sikkerhetsmessige hensyn. Instruksjoner som innebærer avvik fra de støyforebyggende reglene vil inkludere frasen "DISREGARD NOISE ABATEMENT".

2 Innflyging/landing

2.1 Luftfartøy som foretar visuell innflyging til flyplassen skal fortrinnsvis gjøre en direkte innflyging etterfulgt av en rett inn landing på den bane som benyttes.

Unntatt fra denne regel er:

- lette luftfartøyer som følger publiserte VFR-ruter for Stavanger/Sola.
- jagerfly som følger bestemmelsene i 2.4.

2.2 Under innflyging skal alle luftfartøyer i størst mulig utstrekning unngå å fly over tettbebyggelse.

2.3 Ved innflyging til RWY 11, 18 og 36 skal PAPI glidebane følges fra 1000 FT såfremt innflygingsmetoden gjør dette mulig.

2.4 Jagerfly som foretar VFR-innflyging til flyplassen skal i en høyde av 1500 FT fly retlinjet fra "initial point" (IP) til begynnelsen av angjeldende rullebane. Sirkling skal utføres øst for RWY 18/36 og syd for RWY 11/29.

IP er som følger:

- RWY 18: Tananger - 2,5 NM fra THR - APRX 10° vest av forlenget senterlinje
- RWY 36: Orrevann - 8,0 NM fra THR - APRX 25° vest av forlenget senterlinje
- RWY 11: Rott - 3,5 NM fra THR - APRX 30° nord av forlenget senterlinje
- RWY 29: Gauseholmen - 3,5 NM fra THR - APRX 45° nord av forlenget senterlinje

3 Avgang alle baner

3.1 Etter avgang skal alle jetfly og flermotors luftfartøyer med høyeste tillatte startvekt over 5700 KG, stige rett fram til MNM 3000 FT AMSL for eventuell sving startes. Flygekontrolltjenesten kan klarere relativt støysvake luftfartøyer til å starte sving allerede i 2000 FT AMSL.

3.2 Flermotors luftfartøyer som ikke overstiger 5700 KG, skal stige rett fram til MNM 2000 FT AMSL før eventuell sving startes.

3.3 Enmotors luftfartøyer skal stige rett fram til MNM 500 FT AMSL for eventuell sving påbegynnes.

3.4 Militære luftfartøyer som på grunn av oppdragets art ikke kan følge NAP, er utelatt fra plikten om å følge disse prosedyrene.

4 Avgang RWY 29

4.1 Helikopter med høyeste tillatte startvekt over 3000 KG, skal stige rett fram til MNM 1000 FT eller 3 DME ZOL før eventuell sving startes.

5 Ankomst helikopter**1 General**

The following noise abatement procedures are mandatory unless otherwise instructed by ATC or unless deviations are required in the interests of safety. Instructions which will imply deviations from noise abatement procedures will include the phrase "DISREGARD NOISE ABATEMENT"

2 Approach/landing

2.1 Aircraft making visual approach to the aerodrome shall preferably execute a direct approach followed by a straight in landing on the runway to be used.

This provision is not applicable to:

- light aircraft following published VFR-routes for Stavanger/Sola.
- fighter aircraft following the provisions in 2.4.

2.2 During approach all aircraft shall to the greatest extent possible avoid over flying densely populated areas.

2.3 During approach to RWY 11, 18 and 36 the PAPI glide slope shall be followed from 1000 FT when compatible with the approach procedure used.

2.4 Fighter aircraft making VFR-approaches to the aerodrome shall make the approach direct from initial point (IP) to the beginning of the appropriate runway maintaining an altitude of 1500 FT. Circling is to be made east of RWY 18/36 and south of RWY 11/29.

Relevant IPs are:

- RWY 18: Tananger - 2,5 NM from THR - APRX 10° west of extended centre line
- RWY 36: Orrevann - 8,0 NM from THR - APRX 25° west of extended centre line
- RWY 11: Rott - 3,5 NM from THR - APRX 30° north of extended centre line
- RWY 29: Gauseholmen - 3,5 NM from THR - APRX 45° north of extended centre line

3 Take-off all runways

3.1 After take-off all jet- and multi-engined aeroplanes with MAX take-off weight above 5700 KG, shall climb straight ahead to MNM 3000 FT AMSL before commencing any turn. Air traffic control may clear relatively quiet aeroplanes to commence turn already at 2000 FT AMSL.

3.2 Multi-engined aeroplanes not exceeding 5700 KG, shall climb straight ahead to MNM 2000 FT AMSL before commencing any turn.

3.3 One-engined aeroplanes shall climb straight ahead to MNM 500 FT AMSL before commencing any turn.

3.4 Military aircraft tasked with a mission which unable them to follow the NAP, are exempted from these procedures.

4 Departure RWY 29

4.1 Helicopters with MAX take-off weight above 3000 KG, shall climb straight ahead to MNM 1000 FT or 3 DME ZOL before commencing any turn.

5 Arrival helicopter

5.1	Maksimum indikert hastighet for ankomende S92 vest av RWY 18/36, i innflygingssektor til RWY 11, innenfor 5 NM ZL DME, er 120 KTS.	5.1	Maximum indicated airspeed for arriving S92 west of RWY 18/36 is 120 KTS inside 5 NM ZL DME, in the approach sector to RWY 11.
6	Skole- og treningsflyging	6	School and training flights
6.1	Skoleflyging, trenings- eller landingsrunder (VFR og IFR) er ikke tillatt MON-SAT 2100-0600, og SUN/HOL 0600-1200.	6.1	School-, training- or landing circuits flights (VFR and IFR) are prohibited MON-SAT 2100-0600, and SUN/HOL 0600-1200.
7	Motorkjøring og -testing	7	Engine testing
7.1	Så langt som mulig skal motorkjøring og -testing unngås i perioden MON-SUN 2100-0600.	7.1	As far as possible, engine testing shall be avoided in the period MON-SUN 2100-0600.
7.2	All testing av flymotorer utover tomgang skal foregå i lufthavnens rusestall/motortestanlegg/Apron 6, eller drue/Hard Stand 7 ved TWY G6. Luftfartøyet plasseres der overflaten er betong, og blast skal gå parallelt med eller bort fra nærliggende manøvreringsområder. TWR bestemmer hvilket område som skal benyttes.	7.2	All engine testing beyond idle power shall be done at the airport engine testing site / Apron 6, or Hard Stand 7. The AFCT shall be positioned where the SFC is CONC, and the blast must be direct parallel or away FM manoeuvring areas in vicinity. TWR will determine which area that shall be used.

ENZV AD 2.22 Operative bestemmelser**ENZV AD 2.22 Flight Procedures**

NORSK

ENGLISH

1	Ankomstprosedyrer IFR	1	Arrival procedures IFR
1.1	Standard instrument ankomstprosedyrer (STAR) til Stavanger/Sola er basert på RNAV 1.	1.1	Standard instrument arrival procedures (STAR) to Stavanger/Sola are based on RNAV 1.
1.2	Luftfartøy/besetninger som ikke er godkjent for RNAV 1 i TMA, vil bli radarledet til sluttinnlegget. Dersom radartjeneste ikke er tilgjengelig, kan det forventes klarering til DVOR/DME ZOL for å starte innflyging fra dette hjelpemiddel.	1.2	Aircraft/crew not approved for RNAV 1 in TMA, will be radar vectored to final. If no radar service is available, expect clearance to DVOR/DME ZOL and to start the approach from this facility.
1.3	ENZV STAR er basert på "Point Merge System (PMS)" og legger til rette for "Basic Continuous Descent Operations (B-CDO)". Hver enkelt STAR inneholder flere segmenter som til sammen danner en buet "sequencing leg" med konstant avstand til "Merge Point" (MP). "Sequencing leg" er å betrakte som en forsinkelsesmanøver til bruk i perioder med mye trafikk. Alle STAR-prosedyrer er beskrevet fra startpunktet via mellomliggende "waypoints" til MP, hvorfra en instrumentinnflygingsprosedyre kan påbegynnes. Ankomende luftfartøy etablert på STAR kan forvente klarering direkte til MP når trafikken tillater det. Etterfølgende luftfartøy klareres direkte til MP når tilstrekkelig avstand til foranliggende luftfartøy er oppnådd. På denne måten vil en nøyaktig sekvensering kunne oppnås mens luftfartøyene opprettholder egen navigasjon (LNAV). Når klarering direkte til MP er mottatt og det i tillegg mottas klarering for en instrumentinnflyging, skal luftfartøyet følge "transition" fra MP til sluttinnlegget som angitt på kartet til den angjeldende instrumentinnflygingsprosedyren.	1.3	ENZV STAR is based on Point Merge System (PMS) and accommodates Basic Continuous Descent Operations (B-CDO). Each STAR contains segments forming a curved sequencing leg equidistant from the Merge Point (MP). The sequencing leg shall be regarded as a delay manoeuvre for use during periods with heavy traffic. All STAR procedures are described from the start point via intermediate waypoints to the MP, from where an instrument approach procedure commences. Arriving aircraft established on the STAR can expect clearance direct to MP when traffic permits. Succeeding aircraft will subsequently be cleared direct to MP when sufficient spacing to preceding aircraft is obtained. Hence, a precise sequencing can be achieved whilst the aircraft maintain own navigation (LNAV). When cleared direct to MP and also having received an instrument approach clearance, the aircraft shall follow the transition from MP to final as stated in the relevant instrument approach procedure.
1.4	ENZV Merge Points (MP): AMKIK, ELBUV, EMPIS, GOGUT, NEVOX, NEXON, NEXUT, OTBIG, ROXON, TUXAS, ULSUM	1.4	ENZV Merge Points (MP): AMKIK, ELBUV, EMPIS, GOGUT, NEVOX, NEXON, NEXUT, OTBIG, ROXON, TUXAS, ULSUM
2	Sambandssvikt	2	Radio communication failure
2.1	Ved svikt i sambandet under VFR flyging i CTR: a. Squawk 7600, b. Fortsett via ruter som vist på AD 2 ENZV 6 - 1 til enten: - Sola kirke, 1NM NW av AD, eller - Fotballstadion, 1 NM NE av AD, c. Dersom mulig, ring Sola TWR, TEL 51 65 81 47.	2.1	If experiencing radio communication failure VFR in CTR: a. Squawk 7600, b. Proceed via routes as shown on AD 2 ENZV 6 - 1 to either: - Sola church, 1 NM NW of AD, or - Football stadium, 1 NM NE of AD, c. If possible call Sola TWR, TEL (+47) 51 65 81 47.
3	Avgang fra E1 på RWY 36	3	Departure from E1 at RWY 36
3.1	Avgang fra E1 på RWY 36 anses ikke av ATC som fremskutt avgangsposisjon med hensyn til vingevirvelatskillelse.	3.1	Departures from E1 on RWY 36 are not, for the purposes of wake vortex separation, considered by ATC to be intersection departures.
4	Operasjoner ved redusert sikt	4	Operations under limited visibility conditions
4.1	Flyplassmerking og lys, REF tabell 2.9 og 2.14, samt AD 2 ENZV 2-1.	4.1	Aerodrome marking and lighting details, REF table 2.9 and 2.14, and AD 2 ENZV 2-1.
4.2	RVR 1000 M eller mindre: Alternativ strømkilde sikrer treaksjon i løpet av 1 - ett - sekund.	4.2	RVR 1000 M or less: Secondary power supply ensures activation in 1 - one-SEC.

4.3	RVR 750 M eller mindre: LVP aktiveres:	4.3	RVR 750 M or less: LVP activated:
4.3.1	Lavsiktsprosedyrer (LVP) som tillater CAT II operasjoner og lavsiktsavganger (LVTO) er etablert.	4.3.1	Low Visibility Procedures (LVP) for CAT II operations and Low Visibility departures are established (LVTO).
4.3.2	Lavsiktsprosedyrer blir normalt forberedt av Lufttrafikkjenesten når RVR er mindre enn 1000 M eller skybasen er lavere enn 300 FT. Lavsikt prosedyrer vil normalt være i bruk når RVR er mindre enn 750 M og når skydekkehøyden er mindre enn 250 FT.	4.3.2	Low Visibility Procedures are prompted by ATC, normally when RVR is less than 1000 M or ceiling is less than 300 FT. Low Visibility Procedures will normally be in operation when RVR is less than 750 M and ceiling less than 250 FT.
4.3.3	Flygere vil bli informert via ATIS eller radio når lavsiktprosedyrene blir tatt i bruk. Flygere vil bli informert via RTF om annullering av lavsikt prosedyrene.	4.3.3	Pilots will be informed when low visibility procedures are in operation by ATIS or RTF. Pilots will be informed over RTF when low visibility procedures are cancelled.
4.3.4	MET-REPORT informeres via ATIS, ved CAT II innflyging	4.3.4	MET-REPORT informed via ATIS, when CAT II approach in use.
4.3.5	Under siktforhold 3 (RVR mindre enn 400 M) anvendes utvalgte stopplysrekker ved mellomliggende holdeposisjoner.	4.3.5	In visibility condition 3 (RVR BLW 400 M) selected stop bars are operated at intermediate holding positions.
4.3.6	CAT II venteposisjoner ved alle RWY påkjøringer er utstyrt med innvendig opplyste skilt, rullebanevarsellys og rød stopplysrekke. Alle luftfartøy skal stoppe og vente foran en tent stopplysrekke, inntil lyset i stopplysrekken er slått av og det er mottatt en klarering på RTF fra ATC om å fortsette.	4.3.6	CAT II holding points at all RWY entries are equipped with internally illuminated boards, runway guard lights and red stop bars. Aircraft are to stop and wait short of an illuminated stop bar until the stop bar is switched off and clearance to continue is received by RTF from ATC.
4.3.7	Bakketrafikkradar er normalt tilgjengelig for Lufttrafikkjenesten.	4.3.7	Surface movement radar is normally available for ATC.
4.3.8	ILS CAT II er normalt tilgjengelig for RWY 18.	4.3.8	ILS CAT II is normally available for RWY 18.
4.3.9	Flygere skal vente med å melde "runway vacated" inntil luftfartøyet helt har passert enden av grønne/gule TWY senterlinjelys.	4.3.9	Pilots are to delay the call "runway vacated" until the aircraft has completely passed the end of the green/yellow colour coded TWY centre line lights.
4.3.10	Følgende avkjøringer er tilgjengelige: A1 kun for helikoptre RWY 29 kun RVR mer enn 550 M Exit E1 og G7 for alle luftfartøy	4.3.10	The following exit taxiways are available: A1 helicopters only RWY 29 RVR more than 550 M only Exit E1 and G7 for all aircraft
4.3.11	Lavsiktsavganger (RVR mindre enn 550 M) er tilgjengelig for RWY 18 og for RWY 29 (kun for helikoptre).	4.3.11	Low Visibility departures (RVR less than 550 M) is available for RWY 18 and for RWY 29 (helicopters only).
4.3.12	Følgende påkjøringer er tilgjengelige: RWY ENTRY 18 G1 18 A1 kun for helikoptre 29 H kun for helikoptre	4.3.12	Following entries are available: RWY ENTRY 18 G1 18 A1 helicopters only 29 H helicopters only
5	Samtidige operasjoner på kryssende rullebaner	5	Simultaneous operations on intersecting runways
5.1	Under gitte kriterier, regulert i Lokalt regelverk for Sola TWR, foretas samtidige instrument-innflyginger med helikoptre til RWY 11 og andre luftfartøyer til RWY 18/36. Impliserte luftfartøyer kan ikke forvente trafikkinformasjon om slik samtidighet da disse innflygingene er adskilt fra hverandre.	5.1	Under certain criteria, regulated in Local Operating Procedures for Sola TWR, simultaneous instrument approaches with helicopters to RWY 11 and other aircraft to RWY 18/36 are being conducted. Aircraft involved can not expect traffic information regarding such simultaneous approaches as the approaches are separated from each other.
5.2	Under gitte kriterier, regulert i Lokalt regelverk for Sola TWR, vil helikoptre bli gitt klareringer til å operere i landingsrunden til RWY 29 vest av TWY E2, samt ta av fra RWY 29 og lande på RWY 11 samtidig med annen lufttrafikk som tar av/lander på RWY 18/36. Disse operasjoner er kontrollert av TWR, og er adskilt fra hverandre, følgelig kan det ikke forventes trafikkinformasjon om slik trafikk	5.2	Under certain criteria, regulated in Local Operating Procedures for Sola TWR, helicopters will be cleared to operate in the landing pattern for RWY 29 west of TWY E2, and to take off from RWY 29 and land on RWY 11 simultaneously with other aircraft taking off from/landing on RWY 18/36. These operations are controlled from TWR, and are separated from each other, thus traffic information on such traffic can not be expected
6	Bruk av Mode S transponder når flyet er på bakken	6	Operation of Mode S transponders when the aircraft is on the ground
6.1	Stavanger Lufthavn, Sola har installert et bakkeovervåkingssystem som bruker Mode S Multilaterasjon.	6.1	Stavanger Airport, Sola has installed an advanced surface surveillance system, using Mode S Multilateration.
6.2	Flyselskaper som bruker Stavanger Lufthavn, Sola skal forsikre seg om at Mode S -transponderen kan operere når luftfartøyet er på bakken.	6.2	Aircraft operators intending to use Stavanger Airport, Sola shall ensure that the Mode S transponder is able to operate when the aircraft is on the ground.
6.3	Besetningen skal velge AUTO mode og tildelt Mode A-kode. Hvis AUTO mode ikke er tilgjengelig, velg ON (f.eks XPDR) og tildelt Mode A-kode: - Fra forespørsel om push back eller taksing avhengig av hva som kommer først - Etter landing, fram til flyet er parkert på oppstillingsplass Når flyet er parkert på oppstillingsplass, velg Mode A kode 2000 før transponderen settes OFF eller STBY.	6.3	Flight crew shall select AUTO mode and assigned Mode A code. If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and assigned Mode A code: - From the request for push back or taxi, whichever is earlier - After landing, continuously until the aircraft is parked on stand When parked on stand, set Mode A code 2000 before selecting OFF or STBY.

6.4	Besetning på luftfartøy med Mode S-transponder, som kan sende luftfartøyet identifikasjon, skal sende identifikasjon fra forespørsel om push-back eller taksing avhengig av hva som kommer først. Identifikasjonen skal være kallesignalet under flygning som spesifisert i felt 7 i ICAO-reiseplan.	6.4	Flight crew of aircraft equipped with a Mode S transponder, which has an aircraft identification feature, shall also set the aircraft identification from the request for push-back or taxi, whichever is earlier. This setting is the callsign used in flight as specified in Item 7 of the ICAO flight plan.
6.5	For å sikre at ytelsen på systemer basert på SSR-frekvenser (inkludert TCAS- og SSR-radarer) ikke blir redusert, skal TCAS ikke velges før klarering for å stille opp på rullebanen er mottatt. TCAS skal også slås av etter at luftfartøyet forlater rullebanen.	6.5	To ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including TCAS and SSR radars) is not compromised, TCAS shall not be selected before clearance to enter the runway has been issued. TCAS shall be deselected after vacating the runway.
6.6	Luftfartøy som ikke er utstyrt med Mode S-transponder skal velge Mode A/C og tildelt Mode A-kode. Hvis ingen kode blir tildelt, velg Mode A/C og en ikke-diskret kode i samsvar med AIP Norge ENR 1.6, pkt 2.1.2. bokstav c.	6.6	Aircraft not equipped with Mode S transponder shall select Mode A/C and the assigned Mode A code. If no code has been assigned, select Mode A/C and a non-discrete code according to Norway AIP ENR 1.6, section 2.1.2. para c.
7	Helikopterprosedyrer	7	Helicopter procedures
7.1	Klarering for innflyging på prosedyren LOC x RWY 11 vil kun bli gitt under gitte kriterier, regulert i Lokalt regelverk for Sola TWR. Videre innflyging etter punktet for avbrutt innflyging (DME 2,0 ZL) skal følge PAPI RWY 11. Landing skal foretas vest av TWY H. Dersom innflygingen må avbrytes etter å ha passert punktet for avbrutt innflyging, skal dette foretas med visuell referanse til terrenget, vest av THR RWY 11 og i henhold til klareringer gitt av Sola TWR	7.1	Clearance for approach on the procedure LOC x RWY 11 will only be given under certain criteria, regulated in Local Operating Procedures for Sola TWR. Continued approach after the missed approach point (DME 2,0 ZL) shall follow PAPI RWY 11. Landing shall be executed west of TWY H. A missed approach after having passed the missed approach point shall be executed with visual reference to the terrain, West of THR RWY 11 and in accordance with clearances issued by Sola TWR
7.2	Helikoptre som lander på RWY 29 med "base leg" W av TWY G eller E2, skal forlate RWY via TWY D hvis ikke ATC har gitt annen instruksjon.	7.2	Helicopters landing RWY 29 with base leg W of TWY G or E2, shall vacate RWY via TWY D unless otherwise instructed by ATC.
8	FRA Transition Routes	8	FRA Transition Routes
8.1	Det er etablert FRA Transition Routes mellom endepunkt på SID og FRA Departure Transition Point, REF ENR 3.5 - 3/5 og ENR 6.3 - 27.	8.1	FRA Transition Routes are established between SID final waypoint and FRA Departure Transition Point, REF ENR 3.5 - 3/5 and ENR 6.3 - 27.

ENZV AD 2.23 Annet**ENZV AD 2.23 Additional Information**

NORSK		ENGLISH	
1	Sjøflyhavn	1	Seaplane base
1.1	Kunngjøring vedrørende operative prosedyrer for bruk av Stavanger sjøflyhavn er tilgjengelig på Avinors hjemmeside, se under Stavanger lufthavn. Kunngjøringen skal skrives ut og medbringes i luftfartøyet før all bruk av sjøflyhavnen.	1.1	Operational data regarding use of seaplane base north of AD is available on the internet. The data shall be printed and carried on board ACFT prior to any operations at the seaplane base. Complete internet address: www.avinor.no , choose Stavanger airport in airport field.
2	Fuglereduserende tiltak	2	Bird reducing measures
	Fuglereduserende tiltak er aktive H24 og man bruker et varierende spekter av utstyr for å oppnå ønsket effekt. Dette inkluderer bilpatruljer, knallskudd, opptak av fugleskrik, håndholdt laser og skarpe skudd.		Bird-scare patrols are active H24 and use various equipment, including flare shell crackers, handheld lasers, bird dispersal guns and amplified cries of distress.
3	Innflygings- og rullebanelys	3	Approach and runway lights
3.1	Lysstyrke for sekvensielt blinkende LGT er justerbar i 5 trinn, intensitet 1 - 3 - 10 - 30 - 100 %, REF AD 1.1.	3.1	The light intensity for sequencing flashing LGT is adjustable in 5 stages, intensity 1 - 3 - 10 - 30 - 100 %, REF AD 1.1.
3.2	Lysstyrke for APCH og PAPI LGT er justerbar i 5 trinn, intensitet, 1 - 3 - 10 - 30 - 100 %, REF AD 1.1.	3.2	The light intensity for APCH and PAPI LGT is adjustable in 5 stages, intensity 1 - 3 - 10 - 30 - 100 %, REF AD 1.1.
3.3	Lysstyrke for THR, RWY CL, RWY kant og RWY ende LGT er justerbar i 5 trinn, intensitet 1 - 3 - 10 - 30 - 100 %, REF AD 1.1.	3.3	The light intensity for THR, RWY CL, RWY edge and RWY end LGT is adjustable in 5 stages, intensity 1 - 3 - 10 - 30 - 100 %, REF AD 1.1.
3.4	Lysstyrken for TDZ LGT RWY 18 og siktepunktslys RWY 11, 29 og 36 er justerbar i 5 trinn, intensitet 1 - 3 - 10 - 30 - 100 %, REF AD 1.1.	3.4	The light intensity for TDZ LGT RWY 18 and aiming point LGT RWY 11, 29 and 36 is adjustable in 5 stages, intensity 1 - 3 - 10 - 30 - 100 %, REF AD 1.1.

ENZV AD 2.24 Tilhørende kart

Charts related to the aerodrome

Chart Name	Side/Page
Aerodrome Chart / Lighting and Marking Aids	AD 2 ENZV 2 - 1/2
Aircraft Parking/Docking Chart	AD 2 ENZV 2 - 3/4/5
Push Back Procedures	AD 2 ENZV 2 - 7
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A - RWY 11	AD 2 ENZV 3 - 1
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A - RWY 29	AD 2 ENZV 3 - 3
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A - RWY 18	AD 2 ENZV 3 - 5
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A - RWY 36	AD 2 ENZV 3 - 7
Precision Approach Terrain Chart - RWY 18	AD 2 ENZV 3 - 9
Radar Vectoring Areas	AD 2 ENZV 4 - 1
Standard Departure Chart Instrument (RNAV 1 SID BASED ON GNSS) RWY 18	AD 2 ENZV 4 - 3/4
Standard Departure Chart and Routes Instrument (RNAV 1 SID BASED ON GNSS) RWY 18 (PROP)	AD 2 ENZV 4 - 5/6
Omni-Directional Departure RWY 18	AD 2 ENZV 4 - 7
Standard Departure Chart and Routes Instrument (RNAV 1 SID BASED ON GNSS) RWY 36	AD 2 ENZV 4 - 9/10
Standard Departure Chart and Routes Instrument (RNAV 1 SID BASED ON GNSS) RWY 36 (PROP)	AD 2 ENZV 4 - 11/12
Omni-Directional Departure RWY 36	AD 2 ENZV 4 - 13
Standard Departure Chart and Routes Instrument (RNAV 1 SID BASED ON GNSS) RWY 18/36 (CAT H)	AD 2 ENZV 4 - 15/16
Omni-Directional Departure RWY 18/36 (CAT H)	AD 2 ENZV 4 - 17
Standard Departure Chart and Routes Instrument (RNAV 1 SID BASED ON GNSS) RWY 11	AD 2 ENZV 4 - 19/20
Omni-Directional Departure RWY 11	AD 2 ENZV 4 - 21
Standard Departure Chart and Routes Instrument (RNAV 1 SID BASED ON GNSS) RWY 29	AD 2 ENZV 4 - 23/24
Standard Departure Chart and Routes Instrument (RNAV 1 SID BASED ON GNSS) RWY 29 (PROP)	AD 2 ENZV 4 - 25/26
Omni-Directional Departure RWY 29	AD 2 ENZV 4 - 27
Standard Departure Chart and Routes Instrument (RNAV 1 SID BASED ON GNSS) RWY 11/29 (CAT H)	AD 2 ENZV 4 - 29/30
Omni-Directional Departure RWY 11/29 (CAT H)	AD 2 ENZV 4 - 31
Visual Helicopter Departure RWY 11/29 (CAT H)	AD 2 ENZV 4 - 32
Standard Arrival Chart and Routes Instrument (RNAV 1 STAR BASED ON GNSS) RWY 18	AD 2 ENZV 4 - 33/34/35
Standard Arrival Chart and Routes Instrument (RNAV 1 STAR BASED ON GNSS) RWY 36	AD 2 ENZV 4 - 37/38/39/40
Standard Arrival Chart and Routes Instrument (RNAV 1 STAR BASED ON GNSS) RWY 18 (CAT H)	AD 2 ENZV 4 - 41/42
Standard Arrival Chart and Routes Instrument (RNAV 1 STAR BASED ON GNSS) RWY 36 (CAT H)	AD 2 ENZV 4 - 43/44
Standard Arrival Chart and Routes Instrument (RNAV 1 STAR BASED ON GNSS) RWY 11	AD 2 ENZV 4 - 45/46/47/48
Standard Arrival Chart and Routes Instrument (RNAV 1 STAR BASED ON GNSS) RWY 29	AD 2 ENZV 4 - 49/50/51/52
Standard Arrival Chart and Routes Instrument (RNAV 1 STAR BASED ON GNSS) RWY 11 (CAT H)	AD 2 ENZV 4 - 53/54
ILS Z or LOC Z RWY 18	AD 2 ENZV 5 - 1
ILS Y or LOC Y RWY 18 (CAT H)	AD 2 ENZV 5 - 2
RNAV(GNSS) RWY 18	AD 2 ENZV 5 - 3/4
VOR RWY 18	AD 2 ENZV 5 - 5
ILS Z or LOC Z RWY 36	AD 2 ENZV 5 - 7
ILS Y or LOC Y RWY 36 (CAT H)	AD 2 ENZV 5 - 8
RNAV(GNSS) RWY 36	AD 2 ENZV 5 - 9/10
VOR RWY 36	AD 2 ENZV 5 - 11
ILS Z or LOC Z RWY 11	AD 2 ENZV 5 - 13
ILS Y or LOC Y RWY 11 (CAT H)	AD 2 ENZV 5 - 15
LOC X RWY 11 (CAT H)	AD 2 ENZV 5 - 17
RNAV(GNSS) RWY 11	AD 2 ENZV 5 - 19/20
VOR RWY 11	AD 2 ENZV 5 - 21
RNAV(GNSS) RWY 29	AD 2 ENZV 5 - 23/24
VOR RWY 29	AD 2 ENZV 5 - 25
Visual Approach Chart - ICAO	AD 2 ENZV 6 - 1
Area Chart - West Coast TMA	ENR 6.3 - 5
FRA Transition Routes - West Coast	ENR 6.3 - 27

Liste over RNAV- og SIG-punkter brukt i SID/STAR/IAP finnes under ENR 4.4.2 /
RNAV and SIG points used in SID/STAR/IAP are listed under ENR 4.4.2