

Håkan Johansson
Ödenäsvägen 20
438 98 Hindås

Ink. 2014-06-23
Akt. M 1130-13
Aktbil. 73

2014-06-18

Hej!

Angående ansökan om nytt miljötillstånd för Landvetter flygplats

Jag har förstått att Swedavia vill börja med inflygningar över min bostad. Detta kommer naturligtvis som en överraskning för mig och jag ser med stor oro att en ny flygväg etableras och de bullerstörningar som denna nya flygväg kommer att medföra i ett område som idag är fritt från bullerstörningar. Detta skulle även innebära att fler områden blir överflugna och det sammanlagda antalet boende som blir bullerstörda ökar och detta skulle dessutom ske i ett område som är av stort värde för, och känt för, sitt friluftsliv. Följande information om inflygningar har jag fått.

Landning på bana 21 på Landvetter flygplats.

Reguljär rak landning enligt Star-Osnak 1 S påbörjas i höjd med Kristianstad drygt 20 mil från Landvetters flygplats, från marschhöjden 12000 meter. Jetmotorerna läggs då på tomgång och en glidbana inleds och följs fram till en punkt över sjön Mjörn. Planet passerar Bollebygd på 2200 meter över marken med motorerna på tomgång. Från Mjörn är det 20 Km kvar till landning, och i tid 3 minuter kvar till landning. Planet måste vid denna punkt ha intagit rätt läge i höjd, sidled, rätt hastighet och rätt inflygningsvinkel. Dragkraft i en jetmotor nås ej som i en bilmotor, d.v.s. omedelbart vid gaspådrag, dragkraft i en jetmotor nås ej förrän 10-20 sekunder efter att gaspådrag givits från tomgång. P.g.a. detta ges nu gaspådrag de sista minuterna. Klaffarna fälls ut för att öka lyftkraften, och då ökar luftmotståndet vilket gör att man får ge ett högre gaspådrag. Man har generellt sett alltid ett högre gaspådrag vid landning därför att undanmanövrar skall kunna göras omedelbart och att landning skall kunna avbrytas. I en höjd av 15 meter över landningsbanan tas beslutet ifall en säker landning kan genomföras, då måste planet ha rätt sidoposition, fart och inflygningsvinkel som ej får variera mer än plus minus 0,5 0 gentemot den normala inflygningsvinkeln. Se bifogad kartsbild 1.

Kurvad inflygning

Den kurvade inflygningen startar på samma plats som reguljär inflygning i höjd med Kristianstad från samma marschhöjd 12000 meter men med en glidbana snävare mot och över Bollebygd för att nu än mer vika av i den så kallade kurvade inflygningen. Vid Osnak och passering av gamla R40 i Bollebygds kommun innehar planet endast en höjd av 800 meter över mark. Gaspådrag ges och klaffarna sänks för att kort därefter sänkas ytterligare ett par gånger precis som reguljär rak inflygning men med den skillnaden att detta nu sker över Bollebygds kommun och med skillnaden att planet kommer 1400 meter lägre i förhållande till reguljär rak inflygning med glidbana förbi Bollebygd mot Mjörn. Hela inflygningen med tillhörande bullermatta vrids nu in över centrala Bollebygd och vidare över Nedsjöarna. Flygplanen ligger nu både närmare och lägre än vad man tidigare gjort. Se bifogad kartsbild 2.

Workshop 2

IAC

RNAV RNP 21 AR

cNOTAM

Menu

Clipboard

Effective 22-AUG-2013

15-AUG-2013

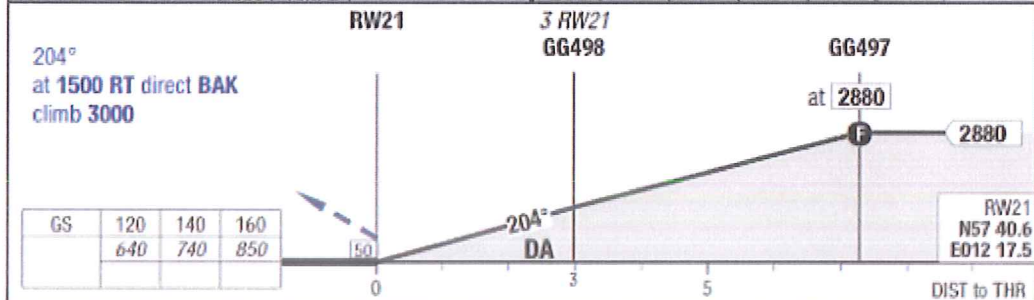
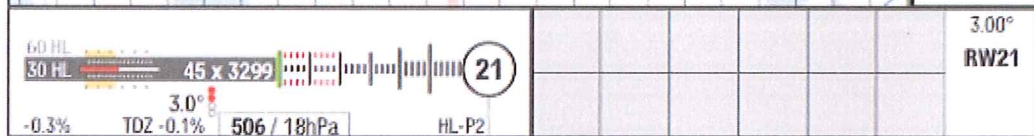
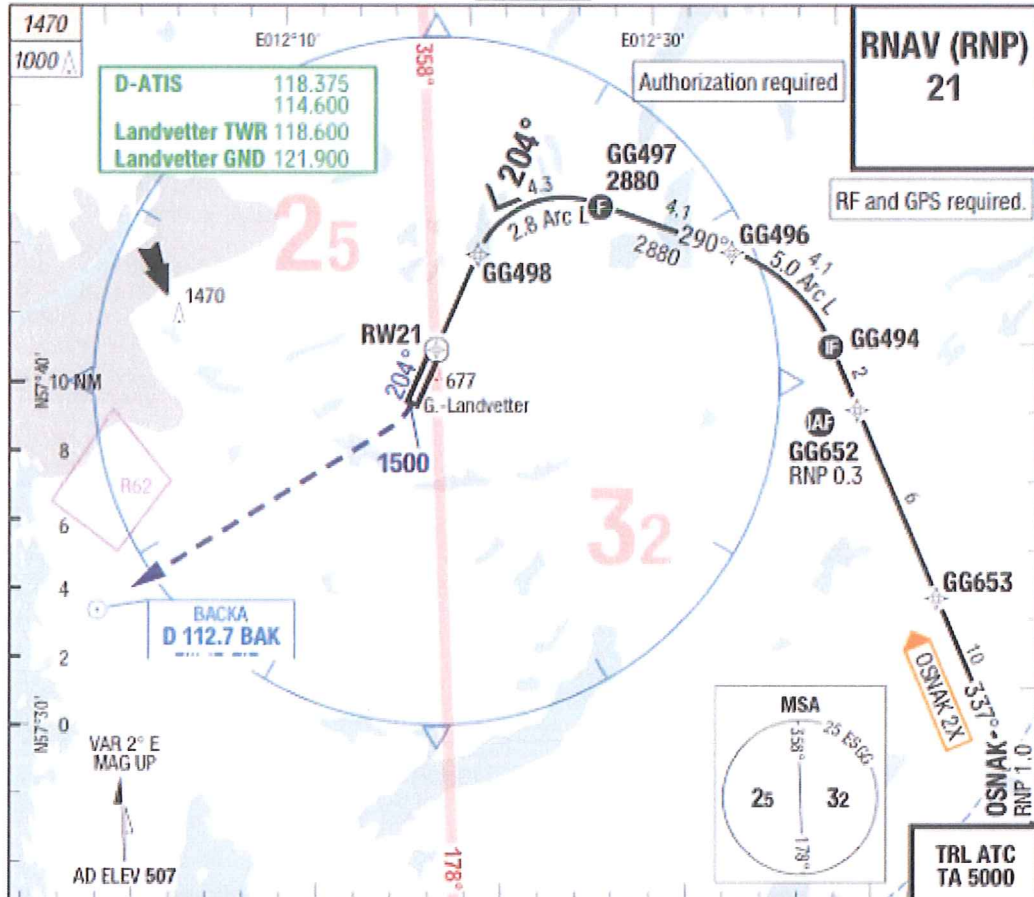
Sweden **Goteborg** Landvetter

GOT-ESGG

7-60

RNAV (RNP) 21

IAC



21	RNAV RNP 0.30 VNAV ¹⁾²⁾	Circling
C	ft - m/km 840	Not published
D	ft - m/km 840	Not published

1) Uncompensated BARO VNAV NA below -25°C (-13°F)
2) With EVS 550m

Changes: Completely revised

© Lido 2013