

Tilleggsinformasjon for operatører/Additional information for operators

GEN INFO	Lufthavnkategorisering. I utgangspunktet skal operatører på selvstendig grunnlag kategorisere alle lufthavner de trafikkerer som enten A, B eller C. Enkelte lufthavner kan ha operasjonelle utfordringer som ikke umiddelbart er opplagte, og disse er av luftfartsmyndighetene kategorisert til minimum B eller C, basert på en risikomodell som evaluerer forhold som kan påvirke flysikkerheten. De viktigste forholdene som ligger til grunn for den enkelte lufthavns kategorisering er beskrevet pr lufthavn under. Det påhviler like fullt operatører å foreta en detaljert gjennomgang av all relevant informasjon i AIP. Dersom oppgitt informasjon i dette dokumentet avviker fra annen publisert informasjon, er det AIP eller NOTAM som gjelder. For ytterligere informasjon, vennligst kontakt den aktuelle lufthavn eller Luftfartstilsynet.	AD categorization. Operators are required to categorize all airports they fly to either as A, B or C. Some airports might hold operational challenges that are not obvious to new operators, and these are by the authorities categorized as either B or C, based on the use of a risk-model, evaluating factors affecting flight safety. The most relevant factors resulting in an AD's categorization are described below. Irrespective of the information provided below, the operator still needs to make a thorough study of all relevant information in the AIP. If any information in this document differs from other published information, the AIP or NOTAM prevails. For additional information, please contact the applicable aerodrome or CAA Norway.
---------------------	--	---

Airports	De fleste lufthavner i Norge ligger ved kysten, og er ofte omgitt av høyt terreng. Turbulens er derfor ofte en faktor ved gitte vindforhold. Videre er flere innflyvninger offset og/eller brattere enn normalt pga terrenget. Instrumentprosedyrer kan være komplekse av samme årsak Dette kan gjelde innflygninger, avbrutt innflygning og utflygninger, og terrenget kan skape utfordringer ved motorbortfall under avgang. I sommermånedene vil dagslyset vare lenge, mens mørke vil dominere vintermånedene. Snøbyger er vanlige langs kysten i vintermånedene, og man må forvente stengte RWYs pga snørydding. Avhengig av intensiteten på bygene, vil RWY være stengt i alt fra 15 min til kontinuerlig. Redusert bremseeffekt er normalt under vintermånedene. Kombinasjonen kystnærhet, bratt stigende terreng mot innland samt breddegraden Norge ligger på, gjør ising til et stort problem. Området fra Bergen til Trondheim er spesielt utsatt, men ising forekommer langs hele kysten til Finnmark. Temperaturene kan bli svært lave vinterstid. Viktigheten av temperaturkorrigering av høyder må derfor understrekes. Det at stort sett alle flyplassene ligger ved kysten, skaper også utfordringer med hensyn til alternative landingsplasser. Er det dårlig vær ett sted, vil det samme været dominere alle flyplasser innen samme region.	Most aerodromes in Norway are situated close to the sea and are predominantly surrounded by high mountainous terrain. The high terrain may induce turbulent conditions given certain wind-conditions. Furthermore, several approaches will be offset and/or steeper than normal due to the surrounding terrain. Instrument procedures may be complex for the same reason. This affects approaches, missed approach and climbout procedures, and terrain might be challenging with an engine failure during take-off. During summer there will be daylight for most of the day, while “night” conditions will be more dominating during winter. Snow showers are common during winter, and you may expect RWYs closed for snow-sweeping. Depending on the shower-activity this may take anywhere from 15 minutes to continuous sweeping. Contamination of RWYs can be expected, with reduced braking action as an effect Norways latitude, in combination with steeply rising terrain from the coastline, are ideal conditions for icing conditions along the coast and near inland. The area from Bergen to Trondheim is particularly exposed, but icing conditions is prevalent along the entire coastline. Temperatures may drop very low in the winter season. The importance of temperature corrected altitudes is therefore paramount. The fact that almost all Norwegian airports are located along the coastline, creates additional challenges with regard to finding suitable weather alternates. If one airport is exposed to marginal weather, then most other airports in the same region will have similar weather.
-----------------	---	---

ICAO Code	Lufthavnbeskrivelse	Airport description
ENAT	ALTA: Kategori C hovedsakelig fordi: kompleksitet ved innflyging (sirkling ofte kombinert med sterk medvind, nærhet til terreng gjennom base-turn, og et sluttinnlegg som er brattere enn vanlig), omkringliggende terreng og turbulens. RWY29 krever sirkling. ILS glidebane er 3,7°, og sterk medvind er ikke uvanlig. LDA er relativt kort. Høydevind målt på Komsa 2-3NM SV av lufthavnen i 762 FT kan gi en indikasjon på mulig turbulens og medvind. Medvind opp til 30 kts er ikke uvanlig på innflyvningen, selv om vind på bakkenivå tillater landing rett inn RWY11. Ved Talvik (10 NM V av AD) og lengre vest kan man erfare turbulens og vindskjær ved vind fra sektor SE-NV som overstiger 20-30 kts. 40-50 kts vind er ikke uvanlig, og sterk turbulens kan forekomme. Moderat til sterk turbulens/vindskjær kan forekomme på sluttinnlegget RWY 11 ved vind 180-270° over 10-15 kts.	ALTA: Category C mainly due to: complexity of approaches (<i>circling approach often combined with strong tailwinds, close proximity to terrain in base turn, and a final steeper than normal</i>), surrounding terrain and turbulence. RWY29 requires a circling approach. ILS glide path is 3.7° in an area where a strong tailwind is rather common. LDA is relatively short. Additional wind-information measured 2-3 NM SW of AD (Komsa) at 762 FT may give a good indication of possible tailwind or turbulence. Tailwind up to 30 kts on final may be experienced even though surface wind favors a straight-in landing RWY11. Around Talvik (10 NM W of AD) and further west, turbulence and wind shear may be expected when upper winds from SE through NW exceeds 20- 30 kts. A 40-50 kts wind is not unusual and turbulence may be severe. Moderate to severe turbulence/windshear may be experienced on short final RWY11 winds 180-270° exceeding 10-15 kts.
ENBL	Førde/Bringeland: Kategori C hovedsakelig fordi: omkringliggende terreng og kort bane. Vind fra nordlig sektor > 20 kts og sørlig sektor > 30 kts, kan gi turbulens på innflyging og landing. Ved vind nær 40 kts frarådes landing.	Førde/Bringeland: Category C mainly due to: surrounding terrain and short runway. Wind from northerly sector >20 Kts and southern sector >30 Kts, may create turbulence during approach and landing. When wind approaches 40 Kts, landing is discouraged due to severe turbulence.
ENBN	Brønnøysund: Kategori B hovedsakelig fordi: Plassen har kun sirkling til en av rullebaneendene. Høyt terreng i nærheten av plassen. Vind over 20 kts fra øst kan gi kraftig turbulens. Ved sør-østlig vind over 50 kts i høyden frarådes innflyging grunnet fare for sterk turbulens.	Brønnøysund: Category B mainly due to: Only circling available to one runway end. High terrain near airport. Wind above 20 Kts from the east may lead to severe turbulence. When wind direction is south-easterly above 50 Kts at altitude, approach is discouraged due to risk of severe turbulence.

ENBS	Båtsfjord: Kategori B hovedsakelig fordi: kort bane Grunnet terreng kan vind fra vest/nordvest gi windshear og turbulens på final 21.	Båtsfjord: Category B mainly due to: short runway Due to terrain, wind from west/northwest and may create windshear and turbulence on final RWY 21
ENBV	Berlevåg: Kategori B hovedsakelig fordi: kort bane	Berlevåg: Category B mainly due to: short runway
ENDU	Bardufoss: Kategori B hovedsakelig fordi: høyt omkringliggende terreng og brattere innflygninger enn vanlig. Grunnet høyt terreng vest av RWY er terskel innskutt med 700m. Terreng er lite synlig i mørke eller ved redusert sikt. PAPI RWY10 4.0° Sterk turbulens kan forventes under innflygning til RWY28 når flyets instrumenter indikerer vind over 50 kts under 8 000FT fra S-V. Under slike forhold er det ikke uvanlig med stående rotor på le-siden av fjell. Vindskjær/virvelvinder kan forekomme med vind over 15 kts fra 120°- 250°.	Bardufoss: Category B mainly due to: surrounding terrain and steeper approaches than normal. Due high terrain to the west, threshold RWY10 is displaced 700m from start of the paved area. Terrain on final is not readily visible during darkness or reduced visibility. PAPI RWY10 4.0° Severe turbulence can be expected in the approach sector to runway 28 when aircraft instruments indicate winds in excess of 50 kts below 8000 ft from S-W. Under these conditions, standing rotors on the lee side of mountains are not uncommon. Wind shear/eddies possible when wind 120°-250° and above 15 kts.
ENEV	Evenes: Kategori B hovedsakelig fordi: kompleksitet ved innflyging (offset), brattere innflygninger enn vanlig og turbulens. Tilleggsinformasjon om høydevind målt 2,4 NM NV av AD (Kvantokollen) i 1 400FT. Vindskjær/turbulens kan forekomme på innflyging RWY 17. Moderat, av og til sterk turbulens kan forekomme på finale til RWY 17 ved vind SV-V ved 20 kts eller mer. Sterk turbulens kan forekomme på finale RWY 17 med vind rapportert over 40 kts på Kvantokollen. Det frarådes å gjennomføre operasjoner ved rapportert vind på Kvantokollen over 60 kts eller vindkast over 65 kts fra sektor 230-270°.	Evenes: Category B mainly due to: complexity of approaches (offset approach and a final steeper than normal) and turbulence. Additional wind-information measured 2,4 NM NW of AD (Kvantokollen) at 1 400 FT Wind shear/turbulence may occur on approach to RWY 17 Moderate, occasionally severe turbulence may occur on final RWY 17 with wind SW-W 20 kts or more. Severe turbulence may occur on final RWY 17 when wind reported above 40 kts at Kvantokollen. Operations are discouraged if reported winds at Kvantokollen exceed 60 kts or gusts above 65 kts from sector 230-270°

ENFL	Florø: Kategori B hovedsakelig fordi: Manglende 3D innflyging til bane 25, turbulensforhold og utflygingskompleksitet. Vind > 25 kts fra nord/nordvestlig retning kan gi windshear og turbulens på short final 25	Florø: Category B mainly due to: No 3D approach to runway 25, local turbulence and departure complexity. Wind > 25 Kts from North/Northwesterly direction may produce windshear and strong turbulence on short final 25.
ENHF	Hammerfest: Kategori C hovedsakelig fordi: Ved variabel vindretning over 15 kts fra sørøstlig eller nordvestlig sektor, eller stabil vindretning over 20 kts i samme sektorer, frarådes landing grunnet uforutsigbar turbulens og windshear. I mørke er det lite omkringliggende lyskilder som kan gi visuell black-hole effect.	Hammerfest: Category C mainly due to: When winds are variable above 15 Kts from south-easterly or north-westerly direction, or stable wind above 20 Kts from same sectors, landing is discouraged due to unpredictable turbulence and windshear. Distinct black-hole effect during darkness due to few light sources outside the airport.
ENHK	Hasvik: Kategori B hovedsakelig fordi: kort bane Vind over 30 kts fra sør-sørvest og nord til nordøst, kan gi windshear. Utpreget black-hole effekt til begge baner i mørke.	Hasvik: Category B mainly due to: short runway Wind above 30 Kts from south/south-east and north to north-west, may create windshear. Distinct “Black-hole”-effect to both runways during darkness due to none or few light sources outside the airport.
ENHV	Honningsvåg: Kategori C hovedsakelig fordi: Ved variabel vindretning innenfor sør-sørøstlig sektor over 15 kts, frarådes innflyging og landing. X-wind over 25 kts fra Nord kan gi windshear. Utpreget black-hole effekt i mørket. Mye lav-stratus om i sommerhalvåret, mens vinterhalvåret preges av bygeaktivitet. Utfordrende terreng ved motorfeil på begge baner, men spesielt på 26.	Honningsvåg: Category C mainly due to: With variable wind inside south south-easterly sector above 15 Kts, approach and landing is discouraged. X-wind above 25 Kts from the north may create windshear. Distinct black-hole effect during darkness due to none or few light sources outside the airport. Often low stratus clouds during summer, whilst winter is dominated by shower activity. Challenging terrain if OEI takeoff, especially from RWY 26.

ENKB	<u>Kvernberget:</u> Kategori B hovedsakelig grunnet turbulens. Vindskjær/virvelvinder kan forekomme på siste del av sluttinnlegget til RWY 07 og 25. Vind 260-360° over 15 kts. Vindskjær/tap av motvind kan oppleves på avgang RWY25 med vind over 15 kts fra sektor 290-360°. Fallvinder kan forekomme på siste del av sluttinnlegget RWY25 vind SV-V over 20 kts. Høydevind målt 1 km NV av lufthavnen (Kvernberget) i 745 FT gir supplerende informasjon Det frarådes å gjennomføre operasjoner ved bakkevind rapportert over 30 kts fra sektor 290-360°, ettersom terrengformasjoner kan øke vindstyrken til mer enn det dobbelte på deler av finalen.	<u>Kvernberget:</u> Category B mainly due to turbulence. Wind shear/eddies may occur on short final RWY 07 and 25. Wind 260- 360° above 15 kts. Wind shear/loss of headwind may be experienced on TKOF-roll RWY25 winds exceeding 15 kts from sector 290-360°. Downdraft may occur on short final RWY25 when wind W-SW above 20 kts Additional wind-information available measured 1 km NW of AD (Kvernberget) at 745 FT Operations are discouraged if reported surface-winds exceed 30 kts from sector 290-360°, as terrain features may amplify the wind speed to more than twice this value on parts of the final segment.
ENKR	<u>Kirkenes/Høybuktknoen:</u> Kategori B hovedsakelig grunnet kompleksitet ved innflyging (sluttinnlegg som er brattere enn vanlig), og turbulens. Glidebane RNP RWY05 4.0°, og LDA mindre enn 2 000 m. Glidebane VOR05 3.5°, men offset 15°. Turbulens og vindskjær kan forekomme på siste del av sluttinnlegget til RWY05 og utflyging RWY23 ved vindretning SE og NW og vindstyrke over 20 kts.	<u>Kirkenes/Høybuktknoen:</u> Category B mainly due to complexity of approaches (final is steeper than normal) and turbulence. Vertical profile of RNP05 is 4.0°, and LDA less than 2 000 M. Vertical profile of VOR05 is 3.5°, but offset 15°. Turbulence and wind shear may occur on short final RWY05 and climb- out RWY23 at wind directions SE and NW and above 20 kts.
ENLK	<u>Leknes:</u> Kategori C hovedsakelig grunnet omkringliggende terreng, inn-/utflygingskompleksitet, turbulens og kort bane Ved høydevinder over 50 kts i sørvestlig og nordvestlig sektor frådes innflyging og landing grunnet sterk turbulens. Det kan samtidig være forholdsvis svak vind langs bakken. Bakkevind fra NW sektor gir ofte mye turbulens. Sterke fallvinder på final RWY20 kan forventes ved vind over 20 kts fra sydøstlig og sydvestlig sektor.	<u>Leknes:</u> Category C mainly due to surrounding terrain, approach and departure complexity, turbulence and short runway. With winds above 50 Kts at altitude from south-westerly and north-westerly sector, approach and landing is discouraged due to severe turbulence. Wind at ground level will often simultaneously be weak. Wind from north-westerly sector often creates turbulence. Strong fall-winds on final RWY20 may be expected when wind above 20 Kts from south-east to south-westerly sector.
ENMH	<u>Mehamn:</u> Kategori C hovedsakelig fordi: Banelengde, omkringliggende terreng, turbulens og utflygingskompleksitet.	<u>Mehamn:</u> Category C mainly due to: Runway length, surrounding terrain and departure complexity.

ENML	<u>Molde/Årø:</u> Kategori B hovedsakelig fordi: Kompleksitet ved innflyging (offset), relativt kort LDA, og turbulens. Høye minima på innflygning RWY25 kan gjøre ILS07 aktuelt. Merk evt kort LDA med medvind. Fjellet Oppstadhornet 10 NM vest av plassen kan forårsake sterk turbulens rundt TAT NDB ved nordlige vinder over 30 kts. Vindskjær/virvelvinder kan forekomme på siste del av sluttinnlegget til RWY 25. Vind 290-020° over 25 kts.	<u>Molde/Årø:</u> Category B mainly due to: Complexity of approaches (offset), relatively short LDA and turbulence. High approach minima RWY25 may favor ILS07. Note short LDA with tailwind. The mountain Oppstadhornet 10NM west of the aerodrome can create severe turbulence around TAT NDB during northerly winds, more than 30 kts. Wind shear/eddies may occur on short final RWY 25. Wind 290-020° above 25 kts
ENMS	<u>Mosjøen/Kjærstad:</u> Kategori C hovedsakelig fordi: Ved vind over 30 kts fra sydøstlig eller vestlig sektor i ca 7000 fot kan det forventes sterk turbulens. Ved vind over 50 kts i samme sektorer frarådes innflyging. Ved vind fra vestlig sektor kan det forventes turbulens ved målt vind over 15 kts. Engine failure under takeoff på bane 33 er svært utfordrende grunnet omkringliggende terreng. Rullebane 33 skrår nedover (slope)	<u>Mosjøen/Kjærstad:</u> Category C mainly due to: Severe turbulence may be expected when wind is above 30 Kts from westerly or south easterly sector at approximately 7.000 feet. When wind exceeds 50 Kts in the same sectors, approach is discouraged. Expect turbulence when wind > 15 Kts from westerly sector. Engine failure during take-off RWY 33 is challenging due to surrounding terrain. RWY 33 has a distinct downward slope
ENNA	<u>Lakselv/Banak:</u> Kategori B hovedsakelig fordi: Terreng og turbulens. Tilleggsinformasjon om høydevind målt 7 km NV av AD (Njeaiddan) i 1 800FT. Vindskjær/virvelvinder kan forekomme på siste del av slutt-innlegget, spesielt til RWY 16. Vind 240-300° over 20 kts. Kraftig turbulens rapportert når vind fra vest over 40 kts ned til 200 FT AMSL og bakkevind over 5 kts, bakketemperatur under -10°C. Det frarådes å gjennomføre innflygning og landing ved høydevind (Njeaiddan) rapportert over 50 kts fra sektor 230-340°.	<u>Lakselv/Banak:</u> Category B mainly due to terrain and turbulence. Additional wind-information measured 7 km NW of AD (Njeaiddan) at 1 800 FT Wind shear/eddies may occur on short final RWY16. Wind 240-300° above 20 kts. Severe turbulence reported down to 200 FT AMSL when wind from W above 40 kts, surface wind above 5 kts and temp less than - 10°C. Approach and landings are discouraged if reported wind at Njeaiddan exceeds 50 kts from sector 230-340°.

ENNM	<u>Namsos:</u> Kategori B hovedsakelig fordi: Turbulens ved variabel vind over 20 kts fra sørøstlig sektor. Utpreget black-hole effekt i mørket.	<u>Namsos:</u> Category B mainly due to: Turbulence when wind variable > 20 Kts from southeasterly sector. Distinct black-hole effect due to absence of lights outside airfield,
ENNO	<u>Notodden:</u> Kategori B hovedsakelig fordi: Objekter bryter gjennom utklatringsflaten bane 30. Objekter innenfor RWY STRIP RESA undershoot mangler RWY 12 Ingen innflygingslys bane 30	<u>Notodden:</u> Category B mainly due to: Objects penetrate climb out surface RWY 30. Objects inside RWY STRIP RESA undershoot RWY 12 not established. No approach lights RWY 30
ENOV	<u>Ørsta-Volda/Hovden:</u> Kategori C hovedsakelig fordi: Innflyging og avgang ved mer enn 35 kts fra sydlig sektor målt på Helghornet, frådes. Vind over 20 kts fra sydlig sektor skaper windshear/turbulens for landing 06/24. Downdraft på short final og takeoff 24 ved vind over 20 kts fra sørvestlig sektor. Kraftige downdraft kan forventes hvis vind målt på Helghornet er over 30 kts fra syd. Engine failure under takeoff på bane 06 er svært utfordrende grunnet omkringliggende terreng.	<u>Ørsta-Volda/Hovden:</u> Category C mainly due to: Approach and departure is discouraged when wind measured at “Helghornet” >35 Kts from sector south. Wind > 20 Kts from sector south produces windshear and strong turbulence for landing both runway directions. Sothwesterly wind > 20 Kts creates downdrafts on short final and takeoff 24. Expect severe downdrafts if wind measured at “Helghornet” exceeds 30 Kts from the south. Engine failure during or after take-off 06 is very challenging due to high surrounding terrain.
ENRA	<u>Mo i Rana/Røssvoll:</u> Kategori C hovedsakelig fordi: Sørøstlig vind over 15 kts kan gi downdrafts. Krevende takeoff og engine failure pattern på 31 grunnet kraftig stigende terreng nord, øst og vest for plassen.	<u>Mo i Rana/Røssvoll:</u> Category C mainly due to: Southeasterly wind > 15 Kts may produce downdrafts. Challenging takeoff and engine failure pattern 31 due to rapidly rising terrain North, East and West of the airfield.
ENRM	<u>Rørvik/Ryum:</u> Kategori B hovedsakelig fordi: Windshear kan forekomme på 22 ved vind over 20 kts fra sydøstlig sektor. Mange master i inn og utflyvingsretning (obstacles) som fordrer visuell inn og utflyging, hvilket igjen setter ganske restriktive siktkrav.	<u>Rørvik/Ryum:</u> Category B mainly due to: Windshear may occur RWY22 when wind > 20 kts from southeasterly sector. Several masts (obstacles) in approach and departure sector that requires visual flying both during approach and departure. This leads to restrictive requirements for visibility.

ENRO	<u>Røros:</u> Kategori B hovedsakelig fordi: kompleksitet ved innflyging (sirkling) og terreng.	<u>Røros:</u> Category B mainly due to: complexity of approaches (circling) and terrain.
ENRS	<u>Røst:</u> Kategori B hovedsakelig fordi: Banelengde.	<u>Røst:</u> Short RWY
ENSB	<u>Svalbard/Longyear:</u> Kategori C hovedsakelig fordi: kompleksitet ved innflyging (offset), terreng og turbulens. Avgang RWY10 mot høyt terreng stiller strenge krav til prosedyre for engine failure. Vindskjær/virvelvinder/fallvinder kan forekomme på siste del av sluttinnlegget til RWY10 og 28 ved vind 160°-270° over 20 kts. Middels og sterk turbulens kan forekomme under FL 100 under de samme vindforhold.	<u>Svalbard/Longyear:</u> Category C mainly due to: complexity of approaches (offset), terrain and turbulence. Departure RWY10 towards high terrain makes the engine failure procedure critical. Wind shear/eddies/downdrafts may occur on short final RWY10 and 28 at wind 160°-270° above 20 kts. Moderate and severe turbulence might occur below FL 100 in similar wind conditions
ENSD	<u>Sandane/Anda:</u> Kategori C hovedsakelig fordi: Innflyging og takeoff frarådes ved vind målt på Bolberg over 15 kts variabel retning, 20 kts steady, innenfor sydlig sektor. Ved vind over 35kts i ca 7000 fot, frarådes innflyging. Svært utfordrende inn/utflyging og engine failure patterns grunnet svært høyt terreng i alle retninger. Banen har en stor kul på midten.	<u>Sandane/Anda:</u> Category C mainly due to: Approach and departure discouraged when wind measured at “Bolberg” is variable > 15 Kts or > 20 Kts steady within southernly sector. If wind exceeds 35 Kts at approximately 7000 feet, approach is discouraged. Challenging engine failure procedures due to very high terrain surrounding the airport. The runway has a distinct bulge in the middle.
ENSG	<u>Sogndal/Haukåsen:</u> Kategori C hovedsakelig fordi: Mange obstacles nær plassen krever visuell utflyging første del. Downdrafts på short final begge retninger ved bakkevind over 20 kts fra sørvestlig retning. Terreng gir mye turbulens under innflyging ved høydevind over 40 Kts	<u>Sogndal/Haukåsen:</u> Category C mainly due to: Several obstacles close to the field requires visual departure. Downdrafts on short final both directions when surface wind > 20 Kts from southeasterly direction. Due to rugged terrain, expect a lot of turbulence if winds are high

ENSH	<u>Svolvær/Helle:</u> Kategori C hovedsakelig fordi: Takeoff og landing frarådes ved vind fra nordvestlig sektor over 25 kts. Vind over 20 kts fra vestlig sektor gir windshear og downdrafts på short final begge baner. Avgang 36 krever immediate turn grunnet bratt stigende terreng nord av plassen. Rullebane 36 skrår nedover	<u>Svolvær/Helle:</u> Category C mainly due to: Take-off and departure are discouraged if wind > 25 Kts from westerly sector. Wind > 20 Kts from westerly sector produces windshear and downdrafts short final on both runways. Departure 36 requires immediate turn due to steeply rising terrain north of the airfield. RWY 36 has a distinct downward slope
ENSK	<u>Stokmarknes/Skagen:</u> Kategori B hovedsakelig fordi: Banelengde Turbulens på innflyging hvis høydevinder fra sydvest overstiger 40 kts.	<u>Stokmarknes/Skagen:</u> Category B mainly due to: RWY length Turbulence during approach if wind at altitude exceeds 40 Kts from southwest.
ENSO	<u>Stord/Sørstokken:</u> Kategori B hovedsakelig fordi: terreng og turbulens ved vind fra sørøst eller sørvestlig sektor over 25 Kts	<u>Stord/Sørstokken:</u> Category B mainly due to: Terrain and turbulence if wind exceeds 25 Kts from south or south-easterly sector
ENSR	<u>Sørkjosen:</u> Kategori C hovedsakelig fordi: Ved høydevinder over 50 kts fra vest, frarådes innflyging. Ved vind over 30 kts fra samme sektor kan det forventes mye turbulens. Sirkling til 32 har mange av samme utfordringene som Alta med hensyn til terreng. Terrenget gir relativt kort finale – tilsvarende Honningsvåg.	<u>Sørkjosen:</u> Category C mainly due to: When winds at altitude exceeds 50 Kts from west, approach is discouraged. Winds above 30 Kts creates a lot of turbulence. Circling 32 has many of the same challenges as Alta (ENAT) with regard to terrain. Close terrain creates short final similar to Honningsvåg (ENHV).
ENSS	<u>Vardø/Svartnes:</u> Kategori B i hovedsak Turbulens og windshear ved innflyging til 33 og utflyging 15, når vind fra sørvestlig sektor. Ellers grei.	<u>Vardø/Svartnes:</u> Category B mainly due to: Turbulence and windshear during approach to 33 or departure 15, when wind from southwesterly sector.

ENST	Sandnessjøen/Stokka: Kategori C hovedsakelig fordi: Innflyging frarådes ved bakkevind over 15 kts fra østlig sektor, og/eller vind målt i 300 fot over 35 kts fra samme sektor. Innflyging 20 kan gi kraftig turbulens hvis høydevind over 50 kts fra vest.	Sandnessjøen/Stokka: Category C mainly due to: Approach discouraged when surface wind 15 Kts from easterly sector, and/or wind above 35 Kts above 300 feet from same sector. Approach 20 may produce severe turbulence if wind at altitude exceeds 50 Kts from the west.
ENTC	Tromsø: Kategori B/C hovedsakelig fordi: kompleksitet ved innflyging (brattere enn vanlig), terreng og turbulens. Glidebane ILS18/36 er begge 4.0°. Vindskjær/virvelvinder kan forekomme på siste del av sluttinnlegget til RWY 18/36 ved vind 200°-270° over 20 kts. Tilleggsinformasjon om høydevind målt nordvest av AD i 2 600FT. RESA RWY18 er i et begrenset område 90 m bredt, noe som er smalere enn anbefalt. Da RESA er mer kritisk under vinteroperasjoner, er TOS kategorisert C i vintermånedene (OKT-APR). Av samme årsak er maks medvindskomponent 8 kts for jetfly når RWY er kontaminert.	Tromsø: Category B/C mainly due to: complexity of approaches (steeper than normal), terrain and turbulence. Glideslope ILS18/36 are both 4.0°. Windshear/eddies may occur on short final RWY18/36 when wind in 200- 270° above 20 kts. Additional wind-information measured NW of AD at 2 600 FT Width of RESA RWY18 is 90 m in a limited area, which is narrower than recommend standard. Since RESA is a greater factor during winter-operations, TOS is a category C during winter months (OCT-APR). For the same reason, max tailwind-component is limited to 8 kts when RWY is contaminated.
ENVA	Trondheim/Værnes: Kategori B hovedsakelig fordi: turbulens. Tilleggsinformasjon om høydevind målt 1,3NM S/SW av AD (Gjevingåsen) i 670FT. Vindskjær og/eller moderat til sterk turbulens kan forekomme på, og S for, sluttinnlegget til RWY 09 ved vind fra S-SE over 25 kts. På visuell innflyging anbefales det å fly N av CL for å etablere seg på sluttinnlegget nærmere RWY. Tap av motvind kan forekomme på siste del av sluttinnlegget til RWY 27 når vinden er fra W over 20 kts. Det frarådes å gjennomføre operasjoner ved bakkevind rapportert over 40 kts fra sektor 130-190°, og ved høydevind rapportert over 55 kts fra sektor 160-190°, da dette kan generere kraftige fallvinder på kort finale.	Trondheim/Værnes: Category B due turbulence. Additional wind-information measured at elevated terrain position 1,3NM S/SW of AD (Gjevingåsen) at 670FT Wind shear and/or moderate to severe, turbulence may occur on, and S of, final RWY 09 with wind from S-SE above 25 kts. On visual approach it is recommended to fly N of CL and establish on final closer to RWY. Loss of headwind may occur on short final RWY 27 when wind from W above 20 kts. Operations are discouraged if reported surface-winds exceed 40 kts from sector 130-190°, or winds reported at Gjevingåsen exceeds 55 kts form sector 160-190, as these conditions can create severe downdrafts on short final.

ENVD	<u>Vadsø:</u> Kategori B i hovedsak banelengde. Rullebane 07 skrår nedover (slope)	<u>Vadsø:</u> Category B mainly due to: RWY length. RWY 07 has a distinct downward slope
------	---	---