

Tillegg 4: Endringer, spørsmål og svar til konkurransen

Evt. Endringer i konkurransegrunnlagets dokumenter som følge av endringer/spørsmål vil markert med rød skrift i de reviderte dokumentene.

Ref.	Endring	Beskrivelse	Gyldig fra
4.1	Endring. Ny versjon av Vedlegg A Kravspesifikasjon.	<p>Korrigerings etter Tillegg 4: Endringer, spørsmål og svar til konkurransen (tidligere endringer fremgår ikke i listen under).</p> <p>Arkfane 1 Krav til luftfartøy, endringer:</p> <p>1.1.10 Category 2 Certification II, endres i sin helhet</p> <p>1.2.2 "Cool down", endres i sin helhet.</p> <p>1.2.4 Category 1 Capacity – take off, climb out and landing performance (related to short field operations), endres i første avsnitt.</p> <p>1.2.5 Category 2 Capacity – take off, climb out and landing performance I, endres i første avsnitt.</p> <p>1.2.6 Category 2 Capacity – take off, climb out and landing performance II (related to 1199 meter runways), endres i første avsnitt.</p> <p>1.3.7 Simulator specifications III, endres i sin helhet.</p> <p>1.3.8 Simulator specifications IV, nytt KK –krav.</p> <p>1.3.9 Availability og simulator, nummereringen enders fra 1.3.8 til 1.3.9</p> <p>1.6.12 Electronic Flight Bag (EFB), slettes.</p> <p>1.10.7 CO2- emission, endres i sin helhet.</p>	02.12.16

Ref.	Endring forts.	Beskrivelse	Gyldig fra
4.1	Endring. Ny versjon av Vedlegg A Kravspesifikasjon.	<p>Arkfane 8 Krav til godkjenninger, endringer:</p> <p>8.1.3 Nødvendige operative godkjenninger, nytt kulepunkt Commercial Air Transport.</p> <p>8.1.15 Electronic Flight Bag (EFB), nytt krav.</p> <p>Den nye versjonen heter «Vedlegg A Kravspesifikasjon V3». Det er alltid siste versjon som skal benyttes ved tilbudsinnivelse.</p>	02.12.16

Ref.	Spørsmål/endringer	Evt. henvisning til kravspesifikasjonen	Svar - beskrivelse	Dato besvart/endret
4.2	Er oppdragsgiver klar over at når det skrives "...plus additional requirements listed in this document." i dette punktet, og dette punktet er et "O"-krav vil det strengt tatt medføre at alle requirements eller krav i resten av dokumentet (Vedlegg A - Kravspesifikasjon) også automatisk blir å regne som "O"-krav?	1.1.3	Med "...plus additional requirements listed in this document" menes det at dersom det i denne kravspesifikasjonen er krav som er strengere enn kravene til Performance Class A eller Performance Class B, så skal kravspesifikasjonens krav gjelde. Det fremgår for øvrig tydelig av kravspesifikasjonen hva som er O-krav, KK eller EV-krav.	02.12.16
4.3	Hvilken annen dokumentasjon enn Aircraft Flight Manual (AFM), Aircraft Maintenance Manual (AMM) samt Pilot Guides og Manual for utstyr er godkjent dokumentasjon for at krav er oppfylt?	1.1.7	Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.1.7 Aircraft Flight Manual hvor det stilles KK - krav om gyldig/godkjent Aircraft Flight Manual (AFM) for aktuell flytype skal være tilgjengelig senest 01.01.19. Det er ikke angitt andre krav til dokumentasjon i dette kravet.	02.12.16
4.4	Hvis en tilbyder vinner anbudet med ett fly som ikke vil ha typegodkjenning før 01.01.19, og det så viser seg når typegodkjenningen foreligger at flyet ikke tilfredsstillen en eller flere av (O) kravene i denne kravspesifikasjonen, hvordan vil det da påvirkre anbudet?	1.1.9	Eventuelt avvik fra kontraktkravene vil bli behandlet som avtalebrudd fra valgte leverandørs side.	02.12.16
4.5	Hvis en tilbyder vinner anbudet med ett fly som ikke vil ha typegodkjenning før 01.01.19, og det så viser seg når typegodkjenningen foreligger at flyet ikke tilfredsstillen en eller flere av (O) kravene i denne kravspesifikasjonen, hvordan vil det da påvirkre anbudet?	1.1.10	Eventuelt avvik fra kontraktkravene vil bli behandlet som avtalebrudd fra valgte leverandørs side. Spørsmålet har også medført behov for å avstemme/endre ordlyden i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.1.10 Category 2 Certification II <u>Kravet endres i sin helhet til å lyde:</u> Category 2 aircraft should be certified in accordance with EASA/FAR Certification Specification – 25 (alternatively – 23) at the time of submission of the tender. The solution will be evaluated based on whether the certification is offered or not (max score versus no score).	02.12.16

4.6	Er det slik å forstå at kravet om "future requirement shall be met..." kun relaterer seg til NPA, CRD eller Opinions relatert direkte til Commission Regulation (EU) No 216/2008 og No 965/2012?	1.1.12	Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.1.12 Operation, hvor det stilles KK – krav om at Tilbyder skal ta høyde for eventuelle fremtidige krav som er publisert i en eller flere av nevnte dokumenter ved innlevering av siste gyldige tilbud.	02.12.16
4.7	<p>IFR day and night innbefatter etter sept 2016 også PBN spesifikasjonene "RNP including APV/LPV). Bør ikke dette høre hjemme under fane 8. Krav til godkjenninger.</p> <p>Siden fly ikke seritifiseres til hverken "types of operations" eller "areas of peration" bør vel disse legges inn som KK under "Krav til godkjenninger" siden dette er en del av godkjennelser som en AOC har?</p> <p>Siden Svalbard og Island ikke er en del av ICAO EUR så bør vel krael være ICAO EUR og NAT?</p> <p>Bør det ikke i dette punktet stilles krav til NAT HLA?</p> <p>Bør ikke "All weather operations" fjernes siden dette ikke lenger er definert i regelverket?</p>	1.1.13	Kravet retter seg til luftfartøy. Krav til operatørens godkjenninger er beskrevet i Vedlegg A Kravspesifikasjon faneark 8. Krav til godkjenninger.	02.12.16
4.8	Kravet er formulert på en måte som gjør at det kan tolkes på vidt forskjellige måter. Hvis kravet skal forstås slik at man skal kunne starte å takse tre minutter etter at man slår på batteriets hovedbryter, og man skal gjennomføre nødvendige sjekker, sjekklister og prosedyrer så tilfredsstillers ikke NN dette i de fleste tilfeller en gang med dagens B200. Slik dette kravet nå er utformet utelukker det flere maskiner. Vil det ikke derfor være mer fornuftig å omformulere kravet til at det blir et EV1/EV2 krav hvor leverandør må levere dokumentasjon på hvor lang tid det tar fra oppstart av motor til man kan starte å takse, og hvor det for kategori 2 fly gis adgang til å benytte APU som en forutsetning for beregningen?	1.2.1	Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.2.1 Start up time. O – kravet for den aktuelle flytypen skal ikke ha systemer som trenger mer enn 3 minutter for å starte etter strøm er slått på. Sjekklister/prosedyrer er ikke inkludert.	02.12.16

4.9	Kan kravet omformuleres slik at det bedre fremgår hva som er forutsetningene? Det kan f. eks beskrives at man i beregningen skal regne med 2 minutter etter landing til taksing, og at man skal dokumentere om det er behov for ytterligere tid utover dette. I så fall bør vel kravet gjøres om til et EV1 eller EV2 krav, og hvor man definerer kriterier for evaluering?	1.2.2	Spørsmålet har medført behov for å avstemme/endre ordlyden i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.2.2 "Cool down". <u>Kravet endres i sin helhet til å lyde:</u> Required or recommended "cool down" time before shut down shall not exceed 2 minutes after "block on"	02.12.16
4.10	Er man kjent med at man i kalkylene ønsker at leverandørene skal benytte andre vekter enn det som fremgår av EASA sitt regelverk?	1.2.3	Vektene som skal benyttes i kalkylene er angitt som informasjon (I) i Vedlegg A Kravspesifikasjon 1.2.3 Performance calculations related to take off and landing.	02.12.16
4.11	Her er det flere spørsmål som må avklares: I 1.1.13 så defineres "area of operations" til ICAO EUR, inkl Svalbard og Jan Mayen. Betyr det at oppdragsgiver at man skal demonstrere at man kan operere på alle flyplasser mellom 799 og 1199 meter også utenfor Norge? Bør man ikke begrense kravet til å gjelde flyplasser som er beskrevet i norsk AIP og som har publisert instrumentinnflyging? I henhold til 1.2.3 så skal man benytte MSL i alle beregninger. Er det også tilfelle for dette kravet eller skal man benytte aktuell høyde for flyplassen?	1.2.4	Første del av spørsmålet har medført behov for å avstemme/endre ordlyden i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.2.4 Category 1 Capacity – take off, climb out and landing performance (related to short field operations). <u>Kravet endres i sin helhet til å lyde:</u> The aircraft operator shall supply necessary calculations to demonstrate that the offered aircraft can operate on all short field airports (799 – 1199m) in the area of operation published in AIP-Norway, according to the appropriate regulations for performance (Class B or Class A) with 6 POB (including crew) to fly 290 NM, execute missed approach, fly 120 NM to land, with reserves according to EASA OPS. Vedlegg A Kravspesifikasjon 1.2.3 Performance calculations related to take off and landing, er det MSL som skal benyttes i alle beregninger.	02.12.16
4.12	Her er det flere spørsmål som må avklares: I 1.1.13 så defineres "area of operations" til ICAO WORLD. Betyr det at oppdragsgiver at man skal demonstrere at man kan operere på alle flyplasser med rullebanelengde mer enn 1600 meter også utenfor Norge? Bør man ikke begrense kravet til å gjelde flyplasser som er beskrevet i norsk AIP og som har publisert instrumentinnflyging? I henhold til 1.2.3 så skal man benytte MSL i alle beregninger. Er det også tilfelle for dette kravet eller skal man benytte aktuell høyde for flyplassen?	1.2.5	Første del av spørsmålet t har medført behov for å avstemme/endre ordlyden i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.2.5 Category 2 Capacity – take off, climb out and landing performance I. <u>Kravet endres i sin helhet til å lyde:</u> The aircraft operator shall supply necessary calculations to demonstrate that the offered aircraft, with MTOW and MLW, can operate on all airports with a runway length of 1600 meter or higher in the area of operation published in AIP-Norway, according to the appropriate regulations for performance (Class A). Vedlegg A Kravspesifikasjon 1.2.3 Performance calculations related to take off and landing, er det MSL som skal benyttes i alle beregninger.	02.12.16

4.13	<p>I 1.1.13 så defineres "area of operations" til ICAO WORLD. Betyr det at oppdragsgiver at man skal demonstrere at man kan operere på alle flyplasser på 1199 meter lang rullebane også utenfor Norge? Bør man ikke begrense kravet til å gjelde flyplasser som er beskrevet i norsk AIP og som har publisert instrumentinnflyging?</p> <p>I henhold til 1.2.3 så skal man benytte MSL i alle beregninger. Er det også tilfelle for dette kravet eller skal man benytte aktuell høyde for flyplassen?</p>	1.2.6	<p>Første del av spørsmålet har medført behov for å avstemme/endre ordlyden i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.2.6 Category 2 Capacity – take off, climb out and landing performance II (related to 1199 meter runways)</p> <p><u>Kravet endres i første avsnitt til å lyde:</u> The aircraft operator shall supply necessary calculations to demonstrate that the offered aircraft can operate on 1199 meter runways in the area of operation published in AIP-Norway, (e.g. ENBN and ENST), according to the appropriate regulations for performance (Class A).</p> <p>Vedlegg A Kravspesifikasjon 1.2.3 Performance calculations related to take off and landing, er det MSL som skal benyttes i alle beregninger.</p>	02.12.16
4.14	<p>Med henvisning til dette punktet og 1.1.2 gis det mulighet for å redusere vekt av ambulansinnredning ved å fjerne noe medisinsk materiell eller moduler som man før oppdraget starter ikke tror er nødvendig for oppdraget (Svalbardkonfigurasjon)?</p>	1.2.7	<p>Nei. Det henvises til Vedlegg A Kravspesifikasjon Krav 1.2.7 Capacity Range 1, som beskriver O – krav til rekkevidde på kategori 1 fly, gjelder forhold beskrevet i Vedlegg A Kravspesifikasjon Krav 1.2.3 Performance calculations related to take off and landing.</p>	02.12.16
4.15	<p>Er det slik å forstå at evalueringen både gjelder for Gardermoen til Svalbard og for returen?</p>	1.2.10	<p>Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.2.10 Category 2 Capacity – range II. Mission from ENGM to ENSB, refuel and fly from ENSB to ENGM.</p>	02.12.16
4.16	<p>Har man vurdert å endre vurderingskriteriet siden en eller flere av kategori 2 fly(ene) ikke har en oppgitt maksimum demonstrert sidevindsbegrensning da det ikke er krav til å beskrive dette i AFM/POH?</p>	1.2.12	<p>Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.2.12 Maximum demonstrated crosswind component. Fly som kan dokumenter at kravet på minimum 25 knots er ivaretatt, vil score iht. oppgitt rangering.</p>	02.12.16
4.17	<p>Kan oppdragsgiver utdype hva som menes med "closely resemble"?</p>	1.3.2	<p>Med «closely resemble» menes at simulatoren skal være så lik som mulig aktuell flytype, både med hensyn til fly karakteristikk og cockpit oppsett.</p>	02.12.16
4.18	<p>Er det krav om database for hinder, eller er dette opprinnelig et krav som var ment for HEMS anbudet? Det er flere avionics suites som ikke har hinderdatabaser utenfor USA.</p>	1.3.5	<p>Kravet er utformet slik at underpunktene blir vektet ut i fra en prioritert liste. Krav til hinder database er rangert nest sist.</p>	02.12.16

4.19	I punkt 8.1.3"Krav til godkjenninger» kreves det at operatøren skal ha godkjenninger til å fly LNAV/VNAV og LPV innflygninger. Hvis man ikke trener på dette så vil man uavhengig av godkjenningen ikke få lov å gjennomføre disse typer innflygninger. Følgelig bør vel disse punktene burde beskrives som ett (KK) krav?	1.3.7	Spørsmålet har medført behov for å avstemme/endre ordlyden i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.3.7 Simulator specifications III. <u>Kravet endres til å lyde:</u> The simulator should be certified for CAT II. The solution will be evaluated based on whether the capability is offered or not. Nytt KK - krav i Vedlegg A Kravspesifikasjon 1.3.8 Simulator specifications IV <u>Nytt kravet lyder:</u> The simulator shall be certified for LVTO, APV LNAV/VNAV and APV LPV and conventional Low Visibility procedures.	02.12.16
4.20	Hva mener oppdragsgiver med "secure"?	1.5.2	Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.5.2 Communications equipment voice, som beskriver et krav for en sikker og robust løsning for å sende og motta tale til flyet. Det kan sammenlignes med mobiltelefon/satelittelefon.	02.12.16
4.21	Hva mener oppdragsgiver med "secure"?	1.5.4	Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.5.4 Communications equipment messages, som beskriver et krav for en sikker og robust løsning for å sende og motta meldinger til flyet. Det kan sammenlignes med SMS.	02.12.16
4.22	Har oppdragsgiver vurdert behovet for intercom for pasient i kategori 2 fly som har lavere støy i kabinen og sett dette opp mot kostnaden?	1.5.12	Kravet endres ikke.	02.12.16
4.23	Er det slik å forstå at oppdragsgiver ikke vil stille krav til at kategori 1 fly skal kunne fly over FL285 etter 2020?	1.6.7	Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.6.7 Category 2 Datalink, som er spesifisert til å gjelde kategori 2 fly. Når det gjelder kategori 1 fly, henvises det til Vedlegg A Kravspesifikasjon 1.1.12 Operation.	02.12.16
4.24	Ønsker oppdragsgiver å opprettholde dette kravet siden de færreste leverandører sertifiserer sine fly for EFB? Dette er en godkjenning den enkelte operatør får, og følgelig bør vel kravet endres til et EV1/EV2 og flyttes til "Krav til godkjenninger"?	1.6.12	Spørsmålet har medført behov for å slette krav i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.6.12 Electronic Flight Bag (EFB). <u>Nytt KK - krav til EFB i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 8.1.15 Electronic Flight Bag (EFB).</u> The operator shall have a system for aircraft to use EFB, combining but not limited to i.e. navigational charts, pilot logs, flight procedures and other essential documents, applications for weather information and NOTAM.	02.12.16

4.25	Er oppdragsgiver kjent med at slik kravet nå er utformet så ekskluderer det de fleste aktuelle flytypene? Eksempelvis så vil hverken en oppgradert B200, eller en ny B250 tilfredsstillende dette kravet. Et mer hensiktsmessig O-krav ville vel være å stille krav til værradar og lage et nytt EV1 krav hvor funksjonalitet evalueres samlet og ikke som en liste over krav som samlet blir vanskelig å tilfredsstillende?	1.6.13	Kravet angitt i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.6.13 Weather radar, er tilnærmet identisk med krav til værradar gjeldende for dagens ambulansflykontrakt. Det er kun «route overlay function» og «minimum sector of 120 degrees» er kommet til og Oppdragsgiver er ikke kjent med at dette vil ekskludere det de fleste aktuelle flytypene.	02.12.16
4.26	Er det å forstå slik at oppdragsgiver ønsker at CVR skal være en del av FDA/FDM? Det er i så fall i konflikt med den almenne oppfatningen av hva FDM skal omfatte, og som tilsier at CVR kun skal benyttes til undersøkelser av alvorlige hendelser og havari. Kan dette punktet klargjøres, eventuelt endres?	1.10.1	CVR data skal ikke benyttes i forbindelse med Flight Data Monitoring/Analyse. Myndighets krav til FDM kun gjelder ved operasjon av fly over 27000 kg, men EASA OPS AMC1 ORO.AOC.130 kan brukes som veiledning til hva et Flight Data Monitorings program er, hva det bør brukes til og hva det ikke skal brukes til. Om det tilbys FDM program forventes det at det EASA OPS ORO.AOC.130 hensyn tas.	02.12.16
4.27	Kan oppdragsgiver klargjøre hvordan tilbydere skal tolke CAT.IDE.A.245(e)?	1.10.5	Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.10.5 Portable Protective Breathing Equipment (PBE) med referanse til EASA OPS CAT.IDE.A.245 Protective Breathing equipment (c) A. <i>PBE intended for cabin crew use shall be installed adjacent to each required cabin crew member station.</i> Cabin crew skal her tolkes som flysykepleier. I EASA OPS CAT.IDE.A.245 (e) tolkes slik at bruk av PBE for flight crew ikke skal hindre bruk av radio og intern kommunikasjon (EASA OPS CAT.IDE.A.175 og .A.270 kan ses bort ifra).	02.12.16
4.28	Har oppdragsgiver vurdert hvorvidt kravet gir en korrekt vurdering av utslipp? For det første så oppholder fly seg i denne høyden kun ved avgang og landing, slik at det vil være mer relevant å vurdere dette på normale høyder for flyene (fe. Eks FL240 for kategori 1 og FL400 for kategori 2). For det andre så vil de færreste fly har dokumentasjon for SL. Hvis man ønsker å opprettholde kravet bør man heller be tilbyder dokumentere liter/nm.	1.10.7	Spørsmålet har medført behov for å avstemme/endre ordlyden i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.10.7 CO2- emission <u>Kravet endres i sin helhet til å lyde:</u> The documented CO2-emmission and fuel consumption (tonne/km) should be as low as possible. The lowest emission level will get the maximum score within each aircraft category (Category 1 and 2). The other emission levels will be evaluated in relation to the highest score.	02.12.16

4.29	Siden dette kravet tilsier at støynivået skal dokumenteres må det testes i et fly med en ambulanseinnredning. De fleste fly leveres med club- eller VIP seating og vil således antakelig ha en bedre støydemping grunnet stoler og tepper i cabinen. Dette fremstår som et urealistisk evalueringskrav slik det beskrives pr nå. Det bør vel derfor enten endres eller slettes?	1.10.10	Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon 1.10.10 Noise III. Tilbyder må ta utgangspunkt i data gitt fra produsenten eller andre dokumenterte støy målinger.	02.12.16
4.30	Vil oppdragsgiver vurdere å endre kravet slik at man ikke henviser til spesifikke kurs siden det begrenser operatørens mulighet til oppdatere pensum etter forskning?	5.2.12	KK – krav angitt i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 5.2.12 Krav til trening, er minstekrav til teoretisk trening, i tillegg til myndighetspålagte krav og regler og som skal gjennomføres før piloter får gå på beredskap i luftambulansetjenesten. Om disse kravene i fremtiden blir oppdatert etter forskning, vil dette være en endring som er regulerte i Avtale – Kjøp av ambulanseflytjenester kapittel 6. Endringer og tillegg.	02.12.16
4.31	Har oppdragsgiver vurdert å vekte dette høyere for å sikre en høyere regularitet på kategori c-flyplasser?	5.2.13	Konkurranses grunnlag kapittel 11.2.2 Kvalitet, angir hvilke krav til luftfartøy som ilegges større vekt enn øvrige EV – 1 krav. I Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 5.2.13 Bruk av landingsplasser, er ikke et slikt krav.	02.12.16
4.32	På FW gjennomføres det 4 timers pass, altså 3 pass. Oppdelingen med 6 timer er u hensiktsmessig og svekker effekten av treningen. Det bør vurderes å øke trening til 16 timer i året. Hvis dette ikke er ønsket av oppdragsgiver vil man endre krav om 6 timer per halvår?	5.4.2	Kravet er at piloter skal gjennomføres minimum 12 timer simulatortrening pr. kalenderår. Tilbyder står fritt til å disponere denne tiden innenfor kalenderåret og fordele den på hensiktsmessig måte.	02.12.16
4.33	God og relevant trening er en av de viktigste faktorene for å ivareta sikkerheten I en tjenesten som gjennomføres I områder med utfordrende vær- og terrengforhold. Bør man ikke vurdere å vekte dette kravet høyere av denne grunn?	5.4.3	Konkurranses grunnlag kapittel 11.2.2 Kvalitet, angir hvilke krav som ilegges større vekt en øvrige EV – 1 krav. Krav 5.4.3 Gjennomføring i Vedlegg A Kravspesifikasjon er ikke et slikt krav, men inneholder en rekke EV -1 krav som vil bli evaluert.	02.12.16

4.34	<p>Vi har følgende spørsmål:</p> <p>Bør ikke oppdragsgiver ta med "Commercial Air Transport" (CAT) med i listen over "types of operations"?</p> <p>Bør ikke oppdragsgiver vurdere å fjerne" (AFM sertifisert)" fra setningen med "Approval of steep approach operations" siden det kun er krav til CS25 å ha det i AFM?</p> <p>Siden det kun er krav til "Approval for operations with increased bank angels" for fly i performance class A så bør vel kravet omformuleres?</p> <p>Med henvisning til 1.1.13 så bør vel NAT HLA ikke begrenses til flyging i Bodø Acenaic Control Area?</p> <p>Med henvisning til 1.1.13 så bør vel areas of operations for kategori 1 utvides med ICAO NAT?</p>	8.1.3	<p>Spørsmålet har medført behov for å avstemme/endre ordlyden i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 8.1.3 Nødvendige operative godkjenninger</p> <p><u>Kravet endres i sin helhet til å lyde:</u> Tilbyder skal senest innen 01.03.19 ha nødvendige godkjenninger for flyging i henhold til følgende:</p> <p>Types of operation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Commercial Air Transport • Passengers • Emergency medical service • Cargo <p>Area(s) of operation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Europe, including Svalbard and Jan Mayen (kategori 1-fly) • World Wide (kategori 2-fly) <p>Approval of steep approach operations Approval of short landing operations Approval of operations with increased bank angels RNP 1 RNP APCH (LNAV og LNAV/VNAV) RNP APCH (LPV) RVSM operational approval NAT HLA approval (for flights in Bodø Oceanic Control Area)</p>	02.12.16
4.35	<p>Er oppdragsgiver kjent med at ingen TCH har prosedyrer som tillater flyging i aske? Har oppdragsgiver eventuelt tatt stilling til hvordan det økte vedlikeholdet som et resultat av flyging i henhold til kravet skal kompenseres og hvordan det nødvendigvis må medføre endringer i reglene for avkortning?</p>	8.1.4	<p>Som det fremgår i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 8.1.4 Godkjente prosedyrer, henvises det til «Forskrift om prosedyrer ved operasjon i luftrom med potensiell forekomst av vulkansk aske» (Askeforskriften) og AIC-I 7/14. I tilfeller hvor det skulle oppstå en slik hendelse, gjelder kravert angitt i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 3.3.6 Informasjon om forhold som kan ha innvirkning på tilgjengelighet, og hvor nevnte forhold avtale med Oppdragsgiver.</p>	02.12.16