

Från: Olsson, Kim (Koncern Miljö) <kim.olsson@swedavia.se>

Skickat: den 12 augusti 2019 11:39

Till: Sara Nilsson <sara.e.nilsson@stockholm.se>

Kopia: Glans, Mona (BMA Flygplatsdirektör) <mona.glans@swedavia.se>; Backlund, Johan (Bromma) <johan.backlund@swedavia.se>

Ämne: Operationer med Airbus A319

Hej!

Återkommer med skriftlig beskrivning av den frågeställning vi diskuterade tidigare i förmiddags.

Vi har för närvarande en dialog med ett flygbolag som önskar att operera på Bromma flygplats med flygplanstypen Airbus 319, d v s samma flygplanstyp som Brussels Airlines opererar med idag.

Till skillnad från Brussels har detta bolag inte låtit certifiera ned sina flygplan till den maximala startvikt som gäller för att klara 89 EPNdB, eftersom de behöver kunna använda sina flygplan på flygningar från andra flygplatser med en större startvikt.

Det vi från flygplatsen föreslår är att vi utgår från det typcertifikat som gäller för flygplanstypen med den aktuella konfigurationen. Detta är alltså ett certifikat som EASA, den europeiska luftfartsmyndigheten, utfärdar (se nedan). Detta anser vi borde räcka för att verifiera att en Airbus 319-112 klarar 89 EPNdB (medeltal av de tre värdena) vid en maximal startvikt på 64 ton. Det som i så fall återstår skulle vara att vi får in verifikat på att flygplanen opereras i enlighet med den begränsning i startvikt som gäller. Detta är något som vi gör redan idag i fallet med BRA's Avro RJ 100 (se exempel nedan på BRA's rapportering av startvikt).

Vi kommer gärna på ett besök hos er för att svara på eventuella frågor kring detta.

Mvh, Kim

Type Certificate Holder¹ **Airbus S.A.S.** Aircraft Type Designation¹ **A319-112**

Engine Manufacturer¹ **CFM** Engine Type Designation¹ **CFM56-5B6/P**

Additional modifications essential to meet the requirements or needed to attain the certified noise levels¹ **25800, 27772 (/P enhanced performance, Improved fan frame forward panels)**

Noise Certification Basis **ICAO Annex 16, Volume I** Edition / Amendment **Edition 7 / Amendment 11-B** Chapter¹ **14**

EASA Record No.	Variant	Maximum Mass		Lateral EPNL		Flyover EPNL		Approach EPNL		See Note
		Take-off ¹ (kg)	Landing ¹ (kg)	Level ¹	Limit	Level ¹	Limit	Level ¹	Limit	
A2284	002	75,500	62,500	91.5	96.8	86.4	91.6	93.7	100.6	9
A2289	007	75,500	61,000	91.5	96.8	86.4	91.6	93.5	100.6	9
A2288	006	73,500	62,500	91.6	96.7	85.5	91.4	93.7	100.5	9
<u>A2287</u>	005	<u>70,000</u>	62,500	<u>91.7</u>	96.6	<u>84.0</u>	91.2	<u>93.7</u>	100.3	9
A2283	001	70,000	61,000	91.7	96.6	84.0	91.2	93.5	100.3	9
A2286	004	68,000	62,500	91.8	96.5	83.1	91.0	93.7	100.2	9
A2285	003	68,000	61,000	91.8	96.5	83.1	91.0	93.5	100.2	9
A7078	009	66,000	62,500	91.9	96.3	82.2	90.8	93.7	100.1	9
A7079	011	66,000	61,000	91.9	96.3	82.2	90.8	93.5	100.1	9
<u>A7077</u>	<u>008</u>	<u>64,000</u>	62,500	<u>92.0</u>	96.2	<u>81.3</u>	90.6	<u>93.7</u>	100.0	9

¹ See Note 1.

/continued over page



RJ 100 BMA

Noise Certification Landing Mass
40142 Kg

Year	Average Landing Mass	Stdav Landing Mass	Maximum Landing Mass
2017	35483 Kg	1946 Kg	40112 Kg
2018	35163 Kg	2082 Kg	40138 Kg



Kim Olsson
Miljöchef
Bromma Stockholm Airport

Tel: 010-109 10 30 Mobil: 0708-91 61 13
E-post: kim.olsson@swedavia.se