

GDM 30/2011R

24 maj 2011

Airbus A321 i första inflygningen med RNP-AR kombinerat med övergång till ILS-landning

Mindre buller och bränsleförbrukning genom kortare inflygning även i dåligt väder

Airbus dotterbolag Quovadis har, tillsammans med det svenska flygbolaget Novair och andra partner i VINGA-projektet, genomfört världens första inflygning med RNP-AR* i kombination med en övergång till en exakt ILS-landning. Flygningen genomfördes med en Airbus A321 på Göteborg Landvetter Airport.

Genom att länka samman en ILS-landning med en inflygning med RNP behövs inte längre den begränsning på 200 fots höjd som annars gäller för flexibla inflygningar. Detta innebär att det nu i alla väderleksförhållanden går att systematiskt såväl minska flygbuller på marken som minimera bränsleförbrukning genom att tillämpa kortare inflygningssträckor.

NINGA bygger vidare på erfarenheterna från fjolårets AIRE "MINT"-flygningar som Novair genomförde i Stockholm, där fördelarna med en kombination av RNP och "Continuous Descent Operations" (CDO) demonstrerades i Stockholm.

NINGA tar utvecklingen ett steg till, i och med att det täcker alla faser av flygningen "en-route to en-route" när Novairs Airbus A321 landar och startar på Göteborg Landvetter Airport. Resultatet är en minskning av CO₂-utsläppen med omkring 1 ton per flygrörelse. VINGA ingår i EU-kommissionens SESAR-program, som syftar till en modernisering av det europeiska flygledningssystemet.

Projektet utvärderas i Göteborg under 2011. Enligt planerna ska över 100 VINGA-flygningar genomföras fram till september 2011, för att validera fördelarna med en GPS-baserad inflygningsbana. Fokus ligger på att minska buller och bränsleförbrukning genom att undvika bullerstörda områden och att korta av inflygningssträckorna.

– Vi är stolta över att samarbeta med LFV, Novair och Göteborg Landvetter Airport, säger Paul-Franck Bijou, som är CEO på Quovadis. Sverige har en ledande roll när det gäller olika miljöinitiativ. Det tidigare MINT-projektet och nu VINGA-projektet är mycket betydelsefulla för att bevisa att RNP-AR är en utmärkt lösning för att minska bränsleförbrukningen och undvika bullerkänsliga områden under inflygningarna.

* Fotnoter till redaktionen:

- (a) "RNP-AR" står för "Required Navigation Performance - Authorisation Required"
- (b) RNP utvecklades ursprungligen för att underlätta inflygningarna i besvärliga terrängförhållanden (framför allt bergsområden). I dag utnyttjas RNP för bullerminskning, för att undvika befolkade områden och för att minska bränsleförbrukningen genom kortare inflygningar (genvägar).
- (c) **Quovadis** är ett dotterbolag till Airbus, specialiserat på Performance-Based Navigation-tjänster (PBN). Innan VINGA-flygningarna har Quovadis testat förutsättningarna i bland annat simulatorer vid företagets huvudkontor i Toulouse. Quovadis har också bistått Novair i ansökningarna hos de svenska luftfartsmyndigheterna för att få nödvändiga tillstånd att flyga enligt RNP-AR inom ramen för VINGA-projektet. Quovadis är dessutom expertrådgivare i VINGA-projektet och ska säkerställa att alla relevanta resultat från projektet kommer SESAR-programmet tillgodo (specifikt Work Package 9 – Aircraft Systems.)

Mediekontakter:

Martin Fendt +33 561 93 24 34
Emma Boya +33 561 18 33 55
Robert Nyström 070 567 49 04 (Sverige)

Airbus Press Office
1, Rond-point Maurice Bellonte
31707 Blagnac Cedex, France

Phone +33 (0)5 61 93 10 00
Fax +33(0)5 61 93 38 36
E-mail media@airbus.com