



Ert tjänsteställe, handläggare

Ert datum

Er beteckning

Vårt tjänsteställe, handläggare

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

Göran Andersson, goran.almfjord@mil.se

Tillämpningsbeslut avseende flygplatstjänst i det militära luftfartssystemet gällande Global Reporting Format (GRF).

1. Tillämpningsbestämmelser avseende friktionsmätning samt, färdområdets skick och rapportering

1.1 Grunder

Av FFS 2019.10 kapitel 8 Flygplatstjänst framgår:

28 § Det ska finnas ett system för fälthållning på en flygplats. Systemet ska minst möjliggöra att:

- 1. nederbörd och annan beläggning på bansystem, plattor och anslutande markytor tas bort, samt att kvarliggande is och snö på anslutande markytor profileras så att det inte uppstår någon fara för luftfartyg,*
- 2. friktionen på banan och, där så är möjligt, andra belagda ytor som används för flygverksamhet, mäts och följs upp,*
- 3. avhjälpande åtgärder vidtas för att upprätthålla den friktion som krävs för belagda ytor, där målet med åtgärderna ska vara att uppnå erforderliga friktionsvärden, och*

(GAN)



4. *friktnionsnivån hos belagda ytor mäts och följs upp i underhållssyfte.*

1.2 Bromsverkan rapporterad med bromskoefficient

Som framgår av FFS 2019:10 ska förmågan att mäta och följa upp friktionsvärde finnas. Dessa friktionsvärden ska även fortsatt kunna delges de som utövar flygtjänst i det militära luftfartssystemet.

Betydelsefulla förändringar av bromsverkan ska kunna delges flygförband i luften.

1.3 Global Reporting Format (GRF)

GRF är infört gällande rapportering av färdområdet skick. Bestämmelser för detta kommer att inarbetas i FM föreskrifter och tillämpningsbestämmelser under 2022. Intill dess ska bestämmelser enligt nedan tillämpas. Sannolikt kommer detaljeringsgraden av dessa bestämmelser att minska i takt med att verksamhetsutövarnas styrdokument utvecklas.

1.3.1 Färdområdets skick och tillhörande anläggningar

Aktuell information om färdområdets skick och tillhörande anläggningars operativa status ska delges leverantören av flygbriefingtjänst.

Betydelsefull information av operativ karaktär ska även delges leverantören av flygtrafikledningstjänst för att kunna meddelas till ankommande och avgående luftfartyg.

Färdområdets skick och den operativa statusen för tillhörande anläggningar ska övervakas och rapporteras. Följande ska särskilt beaktas:

1. Konstruktions- och underhållsarbete.
2. Grov eller skadad ytbeläggning på bana, taxi och platta.
3. Vatten, snö, slask, is, frost på banan, taxibana eller platta.
4. Snövallar eller drivande snö i anslutning till bana, taxibana eller platta.
5. Avisningskemikalier på bana, taxibana eller platta.
6. Andra temporära faror, inklusive parkerade luftfartyg.
7. Felfunktioner eller opålitlig funktionalitet på hela eller delar av flygplatsens ljussystem.
8. Felfunktioner på kraftförsörjning eller reservkraftförsörjning.

Om hela eller delar av banan kan bli hal när den är våt skall detta meddelas via NOTAM.

För att kunna rapportera koden ”särskilt preparerad vinterbana” (specially prepared winter runway) måste verksamhetsutövaren som bedriver flygplatstjänst söka och få godkännande från FSI att tillämpa metoden.



2. Rapportering om rullbanans ytförhållande samt SNOWTAM-FORMAT

Förhållandena på färdområdet ska rapporteras till leverantören av flygbriefingstjänst eller, efter överenskommelse, distribueras av flygplatsen direkt till luftrumsbrukarna i den omfattning som beskrivs nedan. Om flera banor används, ska underlag lämnas för respektive bana.

2.1 Avsnitt för beräkning av flygplansprestanda

A – platsindikator för flygplats

Flygplatsens ICAO-beteckning (fyra bokstäver).

B – tid

Datum och tid för observationer och mätningar i månad, dag, timmar och minuter (åtta siffror) enligt UTC, exempel: 14010620.

C – bana

Den lägsta banbeteckningen (två siffror och i förekommande fall bokstaven L eller R) i dekadern, oberoende av vilken bana som används.

D – kod för banförhållande (RWYCC)

Endast en siffra ska anges för varje tredjedel, separerad av ett snedstreck (n/n/n). kod för banförhållande (RWYCC) avgörs/fastställs genom utvärdering av banans ytförhållande.

Följande matris för bedömning av banans förhållande ska användas.



Runway condition assessment matrix (RCAM)			
Assessment criteria		Downgrade assessment criteria	
Runway condition code	Runway surface description	Aeroplane deceleration or directional control observation	Pilot report of runway braking action
6	<ul style="list-style-type: none"> • DRY 	---	---
5	<ul style="list-style-type: none"> • FROST • WET (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth) <p>Up to and including 3 mm depth:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SLUSH • DRY SNOW • WET SNOW 	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal.	GOOD
4	<p>-15°C and Lower outside air temperature:</p> <ul style="list-style-type: none"> • COMPACTED SNOW 	Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium.	GOOD TO MEDIUM
3	<ul style="list-style-type: none"> • WET ("Slippery wet" runway) • DRY SNOW or WET SNOW (Any depth) ON TOP OF COMPACTED SNOW <p>More than 3 mm depth:</p> <ul style="list-style-type: none"> • DRY SNOW • WET SNOW <p>Higher than -15°C outside air temperature!:</p> <ul style="list-style-type: none"> • COMPACTED SNOW 	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced.	MEDIUM
2	<p>More than 3 mm depth of water or slush:</p> <ul style="list-style-type: none"> • STANDING WATER • SLUSH 	Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor.	MEDIUM TO POOR
1	<ul style="list-style-type: none"> • ICE ² 	Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced.	POOR
0	<ul style="list-style-type: none"> • WET ICE ² • WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW ² • DRY SNOW or WET SNOW ON TOP OF ICE ² 	Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain.	LESS THAN POOR

E – andelen yta med beläggning

Andelen yta med beläggning rapporteras enligt nedan för varje tredjedel, separerad av snedstreck (n/n/n).

- NR (mindre än 10% eller torr)
- 25 (10-25%)



- 50 (26-50%)
- 75 (51-75%)
- 100 (76-100%)

F – djup

Djupet för varje tredjedel av banan ska rapporteras i millimeter med två eller tre siffror, separerade med ett snedstreck (nn/nn/nn eller nnn/nnn/nnn).

G – typ av beläggning

Någon av följande typer av beläggning ska anges för varje tredjedel av banan, separerade med ett snedstreck.

- Torr snö (DRY SNOW)
- Våt snö (WET SNOW)
- Packad snö (COMPACTED SNOW)
- Våt snö på packad snö (WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW)
- Slask (SLUSH)
- Is (ICE)
- Våt is (WET ICE)
- Frost (FROST)
- Torr snö på is (DRY SNOW ON TOP OF ICE)
- Våt snö på is (WET SNOW ON TOP OF ICE)
- Torr (DRY)
- Våt (WET)
- Torr snö på packad snö (DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW)
- Vatten på packad snö (WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW)
- Hal och våt (SLIPPERY WET)
- Stående vatten (STANDING WATER)



- Särskilt preparerad vinterbana (SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY)

H – reducerad banbredd

Om tillgänglig banbredd är mindre än den publicerade banbredden, ska den reducerade banbredden anges i meter.

Avsnitt om lägesuppfattning

J – drivbildning av snö på banan

Om det förekommer drivbildning av snö på banan ska detta rapporteras med bannummer följt av "DRIFTING SNOW".

K – lös sand på banan

Om det förekommer lös sand på banan ska detta rapporteras med bannummer följt av "LOOSE SAND".

L – kemiskt behandlad bana

Om banan är kemiskt behandlad ska det rapporteras med bannummer följt av "CHEMICALLY TREATED".

M – snövallar på banan

Om det förekommer snövallar på banan ska det rapporteras med bannummer följt av "SNOW BANK" samt vänster "L" eller höger "R" eller båda sidor "LR" följt av avståndet i meter från centrumlinjen.

N – snövallar på taxi

Om det förekommer snövallar på taxibanan ska det rapporteras med taxibanans beteckning följt av "snow bank" om det förekommer snövallar på alla taxibanor kan det rapporteras som "ALL TWYS SNOWBANKS".

O - snövallar i anslutning till banan

Om det förekommer snövallar i anslutning till banan i större omfattning än vad flygplatsens snöplan medger ska det rapporteras med bannummer följt av "ADJ SNOWBANKS".

P – förhållande på taxibana

Om förhållandena på taxibana är bristfälliga ska det rapporteras med taxibanans beteckning följt av "POOR". Om samtliga taxibanor har bristfälliga förhållanden kan det rapporteras som "ALL TWYS POOR".



R – förhållande på platta

Om förhållandena på platta är bristfälliga ska det rapporteras med plattans beteckning följt av ”poor”. Om samtliga plattor har bristfälliga förhållanden kan det rapporteras som ”ALL APRONS POOR”.

S – uppmätta friktionsvärden

Friktionsvärden ska inte rapporteras. ”NR” ska fyllas i under rubrik S.

T – fritext fält

Övriga anmärkningar

3 Definitioner, förkortningar och termer

<i>Banans ytförhållande</i>	(Runway surface condition) en beskrivning av förhållandena på banans yta som används i rapport om banförhållanden (RCR) och utgör grunden för att fastställa RWYCC i samband med flygplatsprestanda.
<i>Kod för banförhållanden (RWYCC)</i>	(Runway condition code) ett numeriskt värde som används i rapport om banförhållanden (RCR) och som beskriver inverkan av banans ytförhållande på flygplanets retardationsprestanda och skevstyrning.
<i>Matris för bedömning av banans förhållande (RCAM)</i>	(Runway condition assessment matrix) en matris som ger möjlighet att bedöma banans förhållanden (kod RWYCC) med hjälp av tillhörande förfarande, på grundval av vissa observerande ytförhållande på rullbanan och piloters rapporter om bromsverkan.
<i>Rapport om banförhållande (RCR)</i>	(Runway condition report) en uttömmande standardiserad rapport om banförhållande och deras inverkan på flygplanets landning- och startprestanda, uttryckt i form av koder för banförhållande.
<i>Särskilt preparerad vinterbana</i>	(Specially prepared winter runway) en bana med en torr frusen yta av packad snö eller is, eller bådadera, som har behandlats med sand eller grus eller som har behandlats mekaniskt för att förbättra banfriktionen.



I beredningen av detta ärende har övlt Andreas Dahlberg, Kn Roger Jönsson F 17 och FL Mikael Fältros deltagit. Detta beslut har fattats av chefen för militära flyginspektionen Öv Magnus Liljegren. I den slutliga handläggningen har övlt Jonas Larsson och chefen för certifieringssektion Thomas Ebeling deltagit och som föredragande flygplatsinspektör Göran Andersson.

Liljegren, Magnus

Chef för militära flyginspektionen

Handlingen är fastställd i Försvarens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.

Sändlista

Flygstaben

F 7

F16

F17

F21

Helikopterflottiljen

LSS

Saab Airport AB