

PROSEDYRE

Gyldig fra: 27.06.2025

Versjon: 3.0

Arkivnr: PR00130

Gyldig for: Avinor AS, Svalbard lufthavn

1 BESKRIVELSE

Prosedyren omhandler rapportering av forhold på ferdelsområdet. Personell som skal utføre baneinspeksjon og avgi en banerapport/SNOWTAM skal autoriseres i henhold til [PR00443 Plasstjeneste - Inspeksjoner, rapportering og vedlikehold - Autorisering av personell for inspeksjon og rapportering av baneforhold](#).

2 GJENNOMFØRING

2.1 Inspeksjon

Rullebanen skal overvåkes og inspiseres for å avdekke endringer i overflateegenskapene som kan påvirke sikre operasjoner med luftfartøy. Inspeksjoner gjøres i henhold til [PR00349 Plasstjeneste - Inspeksjoner, rapportering og vedlikehold - Overvåkning og inspeksjon av ferdelsområdet](#).

Under inspeksjon skal man se etter:

- Vann
- Stående vann mer enn 3mm
- Glatte partier
- Snø
- Is
- Slush
- Rim
- Kjemikalier
- Sand
- Snøkanter
- Drifting snow

2.2 Frekvens på rapportering av baneforhold og gyldighet på SNOWTAM

Før første flygning skal ferdelsområde kontrolleres og baneinspeksjon gjennomføres med, eventuell rapportering slik beskrevet i punkt 2.6 rapportering.

Nye inspeksjoner, med tilhørende rapportering, utføres så snart vær-/temperatursituasjonen eller flytrafikk tilsier en mulig endring av baneforholdene. Dette gjøres ved alle brøytesituasjoner eller etter anmodning fra LTT.

Ved mottak av pilotrapporter skal det vurderes om det må gjennomføres ny inspeksjon med påfølgende rapportering.

Banerapport og SNOWTAM er gyldig i 8 timer.

2.3 Vurdering av rullebaneforhold

Det skal vurderes om det må meldes endringer i gjeldende RWYCC.

Følgende skal vurderes for hver tredje del av rullebanen:

Rullebanen er tørr:

- Ingen rapportering nødvendig

Rullebanen er våt, men mindre enn 3 mm vann:

- Hvor stor del er kontaminert i prosent?
- Er mindre enn 10% dekket ingen rapportering nødvendig
- Er mellom 11 og 25% dekket, rapporter kontaminering og RWYCC 6
- Er mer enn 25 % dekket rapporter RWYCC 5

Er rullebanen kontaminert is, snø, rim eller stående vann skal dette rapporteres gjennom AVRB.

- Hvor stor del er kontaminert i prosent?
- Er mindre enn 10% dekket ingen rapportering nødvendig
- Er mellom 11 og 25% dekket, rapporter kontaminering
- Er mer enn 25 % dekket, vurder og fastslå type og dybde på kontaminering og velg RWYCC fra RCAM
- Hvis det ikke er behov for ned- eller oppgradering meld RWYCC som RCAM beskriver
- Hvis det er behov for ned- eller oppgradering, gjør vurderingen basert på all tilgjengelig informasjon se for øvrig punkt 2.7 Kriterier for ned og oppgradering

Følgende skal være med i vurderingen

- Er det partier med utstrekning over 100 meter som blir glatt når det er vått?
- Hva ligger på rullebanen av vann, is, snø, rim eller stående vann?
- Rim som bygger seg opp til mer enn 1mm direkte på overflaten og en opplever redusert friksjonsnivå, så skal den meldes som IS (RWYCC 1)
- Hvordan er fordelinga?
- Dybde på løs kontaminering?
- Er det signifikant endring siden forrige rapport?
- Det må benyttes alt tilgjengelige utstyr og hjelpemidler i vurderinga om det skal gjennomføres en nedgradering eller kan gjøres en oppgradering.

Rapportering av prosent dekke pr tredjedel.

Vurderings kriteria i %	Rapporterings format
10-25	25
26-50	50
51-75	75
76-100	100

Tabell 1

Rapportering av dybde

Kontaminering	Minste dybde som skal rapporteres	Signifikant endring aktuell dybde
STANDING WATER	4 mm, der etter aktuell dybde	+3 mm
SLUSH	3 mm, der etter aktuell dybde	+3 mm
WET SNOW	3 mm, der etter aktuell dybde	+5 mm

DRY SNOW	3 mm, der etter aktuell dybde	+20 mm
----------	-------------------------------	--------

Tabell 2

- Det skal rapporteres aktuell dybde i millimeter.
- For å finne signifikant endring må en ta aktuell rapportert dybde og legge til verdien i kolonne 3 i tabell 2

Eksempel:

- Hvis det rapporteres 6 mm våt snø vil signifikant endring være når dybden er $6+5=11$ mm
- Ved tørrsnø: rapportert 10mm vil signifikant endring bli $10+20=30$ mm

Signifikant endring

- Endring av RWYCC på en av tredjedelene
- Endring av type kontaminering på en av tredjedelene
- Endring i % dekket på rullebaner på en av tredjedelene
 - Se tabell 1
- Endring i dybden av kontaminering på en av tredjedelene
 - Se tabell 2
- Endring i rapportert bredde på RWYCC
- Drifting snow på RWY Ja/nei
- Løs sand på RWY Ja/Nei
- Kjemikalier på RWY Ja/Nei
- Snøkanter på RWY ja/nei og endring i bredde 1m eller mer
- Snøkanter på TWY Ja/Nei
- Endring på TWY POOR Ja/Nei
- Endring på APRON POOR Ja/Nei
- Eventuelle tekstmerknader som har betydning for sikre operasjoner

Ved observasjon av signifikant endring skal det sendes ny banerapport.

Dokumenter

[SS00074 Plasstjeneste - Inspeksjoner, rapportering og vedlikehold - Støtteskjema - RCAM](#)

[SS00075 Plasstjeneste - Inspeksjoner, rapportering og vedlikehold - Skjema for banerapportering](#)

2.4 Specially prepared winter runways

Gjelder kun for de lufthavner som har godkjenning for bruk.

Specially prepared winter runways er en rullebane som er kontaminert med kompakt snø og/eller is som har blitt behandlet med sand for å bedre friksjonen.

Utførelse

- Det skal være under M0 i rullebanen, lufttemperatur skal være under M0 og det bør være lav luftfuktighet, duggpunktspredning 3 grader eller mer.
- Rullebanen skal være behandlet med sand for å oppnå forhold som tilsvarer RWYCC 4 eller bedre.
- Rullebanen skal være fri for løs kontaminering før det legges ut sand.
- Det skal benyttes strøsand som forbedringsmiddel
 - Sanden bør være fast i underlaget (Frozen sand)
 - Løs sand kan benyttes, men det vil kreve øket overvåking og kontroll
- Det skal være kontinuerlig oppfølging og overvåking av følgende parameter:
 - Lufttemperatur
 - Duggpunkt
 - Rullebanetemperatur
 - Vind retning og hastighet

- Pågående trafikk
 - Nedbør
 - Mottatte flydata
- for å være sikker på at meldt RWYCC fortsatt er gyldig.

- Det skal gjøres hyppigere inspeksjoner enn normalt for å sikre at behandlinga med sand fortsatt har positiv effekt på forholdene se spesielt etter:
 - Forflytning av sand
 - Områder hvor fly har eller kan ha blåst eller slitt vekk sand
 - Endringer i friksjonsforholdene
 - Løs kontaminering

2.5 Vurdering av forholdene på øvrige områder

Følgende skal vurderes:

- Vann, snø, slush, is, rim, snøkanter, glatte partier
- Er TWY og APRON vinter kontaminert.
- Er TWY og APRON glatt skal det rapporteres POOR på aktuelle områder.
 - Er det kanter på TWY skal disse rapporteres.
 - Rullebanens skuldre og sikkerhets områder hvis snødybde overskrider tiltakskriteriene.

2.6 Rapportering

Under eller senest umiddelbart etter at ferdelses- og manøvreringsområdet er inspisert skal resultatet rapporteres LTT over radio. Ved kontaminering skal også lokalt tilpasset banerapportskjema (SNOWTAM) sendes ved bruk av AVR. B.

Følgende kontamineringer krever SNOWTAM:

- Vann (over 3mm, eller i kombinasjon med snø/slush/is)
- Slippery wet
- Snø
- Is
- Slush
- Kjemikalier
- Sand
- Snøkanter
- Drifting snow

Ved rapportering over radio skal melding inneholde alle opplysninger som kan ha negativ innflytelse på lufttraffikkens sikkerhet herunder hvilke deler av ferdelsesområdet som kan benyttes og hvilke deler av ferdelsesområdet som ikke kan benyttes.

Ved muntlige meldinger skal personell fra plasstjenesten alltid forsikre seg om at LTT har oppfattet meldingen riktig. Dette gjøres ved at LTT leser meldingen tilbake.

Når det ikke lenger er kontaminering skal det sendes en rapport som viser at ferdelses- og manøvrerings området er fri for slik kontaminering, denne skal stå til den går ut. Deretter skal det sendes Banerapport ved behov.

Rapportering kan gjennomføres på følgende måter:

- Elektronisk banerapporteringsverktøy (AVRB) benyttes ved rapportering av baneforholdene. Rapporteringsverktøyet kan benyttes på enhver Avinor klient.
 - Unntak: Ved SLIPPERY WET skal det utstedes NOTAM og deretter rapporteres det i MANUS.
- I inspeksjonsbil skal det være montert utstyr som muliggjør utstedelse av banerapport.
- Gjennom løsning etablert av Notam kontoret (Manus)

- Manuell rapportering: Hvis lufthavnen mangler IT kommunikasjon, men fremdeles har telefon, kan rapporten ringes inn til Notam kontoret.

Dokumenter

[SS00074 Plasstjeneste - Inspeksjoner, rapportering og vedlikehold - Støtteskjema - RCAM](#)
[SS00075 Plasstjeneste - Inspeksjoner, rapportering og vedlikehold - Skjema for banerapportering](#)

2.7 Kriterier for ned og oppgradering

2.7.1 Nedgradering:

Ut fra bruk av alle tilgjengelige midler skal det gjennomføres en nedgradering, hvis vurdering av totalbilde viser at det er dårligere forhold enn det RCAM forutsetter.

2.7.2 Oppgradering

Ut fra bruk av alle tilgjengelige midler kan det gjennomføres en oppgradering hvis vurdering av totalbilde viser at det er bedre friksjon enn det RCAM forutsetter. Det er kun kontamineringer i RCAM RWYCC 0 og 1 som kan oppgraderes til maks RWYCC 3. For å kunne benytte seg av oppgradering må flere av hjelpemidlene vise at det er bedre forhold, tilsvarende minst like bra som det en ønsker å oppgradere til. Ved bruk av friksjonsmåler som eneste middel må denne ved oppgradering vise at det er samme friksjon som tilsvarende våt bane (RWYCC 5).

Ved oppgradering kreves det ekstra årvåkenhet på om det oppstår endringer i forholdene, ved at værsensorer overvåkes samt at det gjennomføres hyppigere inspeksjoner av rullebanen.

2.8 Utstyr og hjelpemidler som kan/ skal benyttes i ned- og oppgradering

- Pågående nedbør
- Oppklaring
- Lufttemperatur
- Duggpunkttemperatur
- Rullebane temperatur
- Lokal erfaring og kunnskaper om rådende forhold
- Støtteskjema
- IRIS (For de som har)
- Måleutstyr for å måle dybde på løs kontaminering
- Kjøretøyets oppførsel ved akselerasjon, bremsing eller sving
- Sko skraping
- Strøsand
- Friksjonsmåling med punktmåler eller strekningsmåler
- Pilot rapporter

Dokumenter

[SS00074 Plasstjeneste - Inspeksjoner, rapportering og vedlikehold - Støtteskjema - RCAM](#)

2.9 Håndtering av pilotrapportering

Pilotrapporter er pilotens tilbakemelding på hvordan baneforholdene var med hensyn til bremseeffekt og vurdering av eventuelle andre avvik fra det som var angitt i gjeldende SNOWTAM.

Dette kan være et punkt i evalueringen for eventuelle korrigerende tiltak.

Pilotrapporter formidles fra pilot til LTT og videre til bakketjenesten.

Pilotrapporter er subjektiv og avgrenset til der hjulbremsing har blitt benyttet. Gyldigheten gjelder sjelden hele rullebanelengden, noe som må tas hensyn til ved vurdering av pilotrapport opp mot gjeldende banerapport.

Utførelse

Det skal gjøres ny inspeksjon med vurdering ved mottak av:

- Rapport når RWYCC 2 eller høyere er meldt og det mottas 2 rapporter fra etterfølgende fly som beskriver POOR
- 1 rapport som beskriver LESS THAN POOR uavhengig av meldt RWYCC

3 GRENSESNIITT, REFERANSER OG VEDLEGG

[4.22.2.1 Kompetansestyring - Operative og administrative roller](#)