

AD 1.2 PALO- JA PELASTUSPALVELU SEKÄ LUMENPOISTOMENETELMÄT

1. PALO- JA PELASTUSTOIMINTA

Finavia vastaa ylläpitämiensä lentoasemien pelastusvalmiudesta. Lentoasemien pelastusvalmiuden ilmoittamisessa käytetään EASA-ilmailumääräysten mukaisia pelastustoimintaluokkia. Pelastusvalmiutta tuotetaan tiedossa olevalle liikenteelle.

Tilaus- ym. ei-aikataulumukaisen liikenteen harjoittajien tulee, mikäli kyseessä on toiminta keskiraskailla/raskailla ilma-aluksilla, varmistaa lentoaseman pelastusvalmius etukäteen ao. lentoasemalta. Ks. myös AIP, AD 1.1, kohta 1.3.5.

Pelastustoimintaluokka on ilmoitettu AIP:n AD 2 -osassa kunkin lentoaseman kohdalla taulukossa AD 2.6. Osalle lentoasemista on määritelty kaksi eri pelastustoimintaluokkaa (esim. CAT 5 / CAT 7). Tällöin lentoasema huolehtii siitä, että lentoaseman pelastusvalmius on aikataulussa ilmoitetun ilma-aluksen edellyttämän pelastustoimintaluokan mukainen. Operaattori on velvoitettu ilmoittamaan vähintään 7 vrk etukäteen lentoaseman pitäjälle, mikäli ilma-alustyyppi vaihtuu aikataulun mukaisessa liikenteessä. Poikkeuksellisessa tilanteessa, kun ilma-aluksen vaatimaa pelastustoimintavalmiutta ei voida tarjota, tilapäisestä pelastustoimintaluokasta tiedotetaan NOTAMilla.

2. KIITOTIEN KUNNON ARVIOINTI JA RAPORTOINTI SEKÄ LUMENPOISTOMENETELMÄT

2.1 Vastuu kiitotieolosuhteiden raportoimisesta ja parantamisesta

2.1.1 Vastuu talvikunnossapidosta

Kukin lentoaseman pitäjä vastaa lentoasemillaan kiitotien talvikunnossapidosta sekä olosuhteiden arvioimisesta ja parantamisesta.

2.1.2 Sohjon, lumen ja jään poisto kenttäalueelta

Sohjon, lumen, ja jään poiston vakiintunut järjestys kenttäalueelta on

- käytössä olevat kiitotiet (mukaan lukien pikapoistumistiet),
- käytössä olevat rullaustiet (mukaan lukien asematason rullaustiet),
- käytössä olevat asematasot.

AD 1.2 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES AND SNOW PLAN

1. RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Finavia guarantees rescue and fire fighting services at Finavia's aerodromes. Services are classified by category in accordance with EASA regulations. Rescue services are provided for known traffic.

Operators of, for example, charter flights shall, especially when operating with medium/heavy aircraft, ascertain the required rescue/fire fighting standard from the aerodrome concerned in advance. See also AIP, AD 1.1, para 1.3.5.

The category for rescue and fire fighting services for each aerodrome is published in AIP AD 2, para AD 2.6. In the case that an aerodrome has two different categories (e.g., CAT 5 / CAT 7) the aerodrome guarantees that the rescue and fire fighting standard meets the demands of scheduled traffic. The operator is required to notify the aerodrome operator at least 7 days in advance if the aircraft type changes in scheduled traffic. In exceptional circumstances when the aerodrome is unable to maintain the required rescue and fire fighting standard the temporary category will be published by NOTAM.

2. RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

2.1 Organization of the runway surface condition reporting and the winter service

2.1.1 Responsible organization for winter service

Each airport operator is responsible at its airports for snow clearance and for assessing and improving runway surface conditions.

2.1.2 Slush, snow and ice removal priority

The established order of priority for slush, snow and ice clearance from the movement area is

- runways (including rapid exit taxiways) in use,
- taxiways (including apron taxiways) in use,
- aprons in use.

2.1.3 Kiitotien kunnostaminen ja kunnan seuranta

Kiitotietarkastukset tehdään koulutetun ja pätevän henkilöstön toimesta. Kiitotieolosuhteiden arviointi perustuu kiitotietarkastajan henkilökohtaisiin havaintoihin ja tarvittaviin lisämittauksiin. Lisäksi voidaan käyttää optisia antureita, automaattisia valvonta- ja hälytysjärjestelmiä.

Kun käytössä olevalla kiitotiellä esiintyy vettä, lunta, sohjoa, jäätä tai kuuraa, kiitotien kunnan seuranta on jatkuvaa.

Lentoaseman kunnossapitohenkilöstö huomioi vallitsevat sää- ja keliolosuhteet kohdentaessaan tarvittavat talvikunnossapitoimet tiedossa olevalle liikenteelle.

Arviointi tarvittavista kunnossapitotoimista ja uuden kiitotien kuntoraportin (RCR) lähettämisen tarpeesta perustuvat kiitotien pinnan olosuhteissa tapahtuvien merkittävien muutosten havainnointiin. EU:n/EASA:n määräysten mukaan kiitotien kuntoluokassa (RWYCC), esiintymän tyyppissä, laajuudessa ja tietyissä kerrospaksuudessa tapahtuvat muutokset ovat merkittäviä muutoksia.

2.2 Kenttäalueen kunnan seuranta

2.2.1 Liikennealueella ja asematasolla vallitsevia olosuhteita seurataan lentoaseman kunnossapitoimialan toiminta-aikoina, jotka lyhimmillään vastaavat ATS-elimen toiminta-aikoja.

2.2.2 Kenttäalueen tarkastukset tehdään joko määräajoin tai vallitsevat tai ennustetut sää- ja olosuhtemuutokset huomioiden. Kun käytössä olevalla kiitotiellä odotetaan tapahtuvan merkittäviä muutoksia, tilanteen kehittymisen seuranta on jatkuvaa ja tehostettua.

2.3 Kiitotien kunnan arviointi ja kiitotien raportointi erityismenetelmin kunnostetuksi

2.3.1 Kiitotien kunnan arviointi

Kiitotieolosuhteiden raportointi perustuu EU:n/ EASA:n määräyksiin olosuhteiden raportoinnista Global Reporting Formatin (GRF) mukaisesti. Kiitotien kunnan arviointitaulukkoa (RCAM) käytetään kiitotien kuntoluokan (RWYCC) määrittämiseen ja kiitotien pinnan kuvaukseen.

Kiitotietarkastajan raportoima kiitotien kuntoluokka (RWYCC), esiintymän tyyppi, laajuus ja kerrospaksuus perustuvat kokonaisarviointiin kiitotien pinnan olosuhteista. Tehdyistä mittauksista ja antureista saatavat tiedot voivat täydentää näköhavaintoja.

Skidometer BV 11 -mittalaitetta käytetään kitkanmittaukseen. Mitatut kitka-arvot tukevat kiitotietarkastajan arvioita myös raportoitavan kiitotien kuntoluokan (RWYCC) korottamis- tai alentamistarpeesta.

2.1.3 Condition monitoring and maintenance policies

Runway inspections are carried out by specially trained and qualified personnel. Runway monitoring is based on runway inspector's personal observations and supplemental measurements. Optical sensors, automated monitoring and alerting systems may also be used.

Whenever water, snow, slush, ice or frost are present on an operational runway, monitoring of the development of the situation and the prevailing weather conditions is continuous and more intense.

Airport maintenance personnel, considering prevailing weather and surface conditions, take actions needed in target to provide best possible or agreed surface conditions for operations.

Trigger for maintenance actions and to disseminate a new Runway Condition Report (RCR) base on continuous runway surface monitoring and observing significant changes. According to EU/EASA regulations change of a contaminant type, depth and coverage or Runway Condition Code (RWYCC) are considered as a significant change.

2.2 Surveillance of movement areas

2.2.1 The aerodrome maintenance service monitors the condition of the manoeuvring area and the apron during its operational hours which at their shortest correspond to the operational hours of the aerodrome ATS unit.

2.2.2 Inspections of the moment area are conducted either periodically or depending on the prevailing or predicted weather conditions or monitored surface conditions. Whenever significant changes are expected to happen especially on an operational runway, monitoring of the development of the situation and the prevailing weather conditions is continuous and more intense.

2.3 Surface condition assessment methods used. Operations on specially prepared winter runways

2.3.1 Condition assessment method general

Runway conditions reporting is based on EU/EASA regulations and Global Reporting Format (GRF). Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) is used in order to assign the RWYCC and for runway surface description.

Reported RWYCC and contaminant type, coverage and depth are based upon runway inspector's overall assessment of the surface conditions. Measurements and sensor data may supplement visual observations.

Skidometer BV 11 continuous friction measurement devices are used for friction measurements. Measured friction values are used also in a comparative way to support upgrade or downgrade of the RWYCC.

Kiitotien kunnan arviointitaulukko/ Runway condition assessment criteria (RCAM)			
	Arvioinnin perusteet / Assessment criteria	Alentamisen perusteet / Downgrade criteria	
Kiitotien kuntoluokka / RWYCC	Kiitotien pinnan kuvaus / Runway surface description	Ilma-aluksen käyttäytyminen / Aeroplane control ¹⁾	AIREP ²⁾
6	KUIVA / DRY		-
5	<ul style="list-style-type: none"> • MÄRKÄ (kostea tai vettä enintään 3 mm) / WET (The rwy surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm) • KUURA / FROST 3 MM TAI ALLE / UP TO AND INCLUDING 3 MM DEPTH <ul style="list-style-type: none"> • KUIVA LUMI / DRY SNOW • MÄRKÄ LUMI / WET SNOW • SOHJO / SLUSH 	Jarrutettavuus ja suuntavakavuus normaali / Braking deceleration is normal for the wheel braking effort AND directional control is normal	HYVÄ / GOOD
4	-15°C TAI KYLMEMPÄÄ / -15°C AND LOWER OUTSIDE TEMPERATURE: <ul style="list-style-type: none"> • LUMIPOLANNE / COMPACTED SNOW <ul style="list-style-type: none"> • ERITYISMENETELMIN KUNNOSTETTU KIITOTIE / SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY 	Jarrutettavuus ja suuntavakavuus hyvä-keskinkertainen / Braking deceleration OR directional control is between good and medium	KESKINKERT. PAREMPI / GOOD TO MEDIUM
3	4 MM TAI ENEMMÄN / MORE THAN 3 MM DEPTH: <ul style="list-style-type: none"> • KUIVA LUMI / DRY SNOW • MÄRKÄ LUMI / WET SNOW <ul style="list-style-type: none"> • KUIVA TAI MÄRKÄ LUMI LUMIPOLANTEEN PÄÄLLÄ / DRY SNOW or WET SNOW (any depth) ON TOP OF COMPACTED SNOW • MÄRKÄNÄ LIUKAS / SLIPPERY WET LÄMPIMÄMPÄÄ KUIN -15°C / HIGHER THAN -15°C OUTSIDE AIR TEMPERATURE: <ul style="list-style-type: none"> • LUMIPOLANNE / COMPACTED SNOW 	Jarrutettavuus ja suuntavakavuus selvästi huonontunut / Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced	KESKINKERTAINEN / MEDIUM
2	4 MM TAI ENEMMÄN / MORE THAN 3 MM DEPTH: <ul style="list-style-type: none"> • SOHJO / SLUSH • VETTÄ (veden peitossa) / STANDING WATER 	Jarrutettavuus ja suuntavakavuus keskinkertainen-huono / Braking deceleration directional control is between medium and poor	KESKINKERT. HUONOMPI / MEDIUM TO POOR
1	<ul style="list-style-type: none"> • JÄÄ / ICE 	Jarrutettavuus ja suuntavakavuus merkittävästi huonontunut / Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced	HUONO / POOR
0	<ul style="list-style-type: none"> • KUIVAA TAI MÄRKÄÄ LUNTA JÄÄN PÄÄLLÄ / DRY SNOW or WET SNOW ON TOP OF ICE • VETTÄ JÄÄN PÄÄLLÄ ('märkä jää') / WET ICE • VETTÄ LUMIPOLANTEEN PÄÄLLÄ / WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW 	Jarrutettavuus olematon ja suuntavakavuus epävakaa / Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain	ALLE HUONON / LESS THAN POOR

¹⁾ Ilma-aluksen jarrutettavuus ja havainto suuntavakavuudesta / Aeroplane deceleration or directional control observation
²⁾ Ilma-aluksen miehistön raportoima jarrutusteho / Special Air-Report of runway braking action

2.3.2 Kiitotien kunnan arviointi ja käytettävät raportointimenetelmät

Tämä asiakohta koskee vain Finavian ylläpitämiä lentoasemia ja Lappeenrannan lentoasemaa. Muiden lentoasemien osalta mahdolliset menettelyt kiitotien kunnan arvioimisesta ja raportointimenettelyistä tullaan esittämään lentopaikka-kohtaisessa osassa AIP AD 2.7 kohta 5 RMK.

Arvioitaessa kullekin kiitotien kolmannekselle raportoitavaa kiitotien kunnan arviointitaulukon (RCAM) mukaista esiintymää, huomioidaan valinnassa esiintymän vaikutus lentokoneen suoritusarvoihin lentoonlähdössä. Tämä tarkoittaa, että arvioinnissa huomioidaan havaittujen esiintymien vastusvaikutus lentokoneen kiihtyvyyteen. Valittaessa raportoitavaa esiintymätyyppiä priorisoidaan esiintymän vastusvaikutus liukkauden edelle. Raportoitu esiintymätyyppi on voimassa vain kunnostetun alueen leveydellä, jos raportoitu leveys on alle kiitotien Suomen ilmailukäsikirjassa (AIP) julkaistun leveyden.

Kiitotien kuntokoodi (RWYCC) kuvaa kiitotien liukkautta. Arvioitaessa raportoitavaa kiitotien kuntoluokkaa (RWYCC), huomioidaan RWYCC arvon vaikutus lentokoneen suoritusarvoihin laskeutumisessa. Tämä tarkoittaa, että arvioinnissa huomioidaan havaittujen esiintymien jarrutusmatkaa pidentävä liukkaus. Liukkaus on tärkein prioriteetti valittaessa raportoitavaa kiitotien kuntoluokkaa. Raportoitu RWYCC on voimassa vain kunnostetun alueen leveydellä, jos raportoitu leveys on alle AIP:ssa julkaistun kiitotien leveyden.

Periaatteena on raportoida kullekin kiitotien kolmannekselle lentoonlähdön kannalta kriittinen esiintymätyyppi huomioiden vastusefekti ja laskeutumisen kannalta kriittisin havaittu kiitotien kuntoluokka (RWYCC). Tämä tarkoittaa, että raportoitu kiitotien kuntoluokka voi olla alennettu suhteessa siihen, mikä olisi esiintymätyypin kiitotien kunnan arviointitaulukon (RCAM) mukainen kiitotien kuntoluokka.

Huom. RWYCC arvoja 0 ja 1 voidaan korottaa, mutta enintään RWYCC arvoon 3 asti. Korotus tehdään vain, jos kaikki havainnot puoltavat korotusta.

SNOWTAM- ja ATIS- sanomat voivat sisältää tiedon yhdestä lentoonlähdön kannalta kriittisestä esiintymästä (TOSC). Ilmoitetun kriittisen esiintymän käyttö lentoonlähdön suoritusarvolaskennan perusteena tulee olla tarkoin harkittua ja perustua lento-operaattorin omaan toimintaohjeistukseen TOSC:n operatiivisesta hyödyntämisestä.

Määritettäessä lentoonlähdön kannalta kriittistä esiintymää (TOSC), käytössä oleva raportointijärjestelmä summaa tiedot kaikista kiitotien kolmanneksille raportoiduista esiintymistä ja jakaa esiintymät lentoonlähdön kannalta ns. ohuisiin (ei vastusta aiheuttaviin) ja paksuihin (vastusta aiheuttaviin) esiintymiin. Raportointijärjestelmä laskee ja ilmoittaa lentoonlähdön kannalta kriittisen esiintymän perustuen tulkitaan EU-OPS:n lentokoneille asettamista suoritusarvovaatimuksista.

2.3.2 Condition assessment method and reporting system used

This chapter applies only to the airports operated by Finavia and Lappeenranta airport. Condition assessment methods and reporting system used at other aerodromes will be presented in AIP AD 2.7 item 5 RMK.

Aircraft take-off performance is taken into account, when assessing runway surface description based on Runway Condition Assessment Matrix (RCAM). Observed contaminants affecting aircraft acceleration, i.e. contaminants causing drag, are prioritized over RWYCC. Surface description will apply only to reported runway width, if that is less than in AIP published nominal width.

When reporting runway condition code (RWYCC), aircraft landing performance is taken into account by assessing low-est RWYCC related to observed contaminants. RWYCC will apply only to reported runway width, if less than in AIP published nominal width.

Principal is to report each runway third take-off critical RCAM compliant surface description and assessed landing critical RWYCC value. This means, that assignment of up and down-graded RWYCC values may be expected.

Note: RWYCC values 0 and 1 may be upgraded, but not beyond RWYCC 3, when all available means of assessing runway slipperiness support the decision.

SNOWTAM and ATIS messages may contain information regarding the take-off significant contaminant (TOSC) on the runway. The usage of contaminant reported as take-off significant must be carefully considered and based on the operator's own orders regarding its operational utilization.

When determining TOSC, the reporting system collects all contaminants reported on the runway and divides them into thin (none drag causing) and thick (drag causing) contaminants in respect to aircraft performance. The system reports TOSC as an additional information, in compliance with an interpretation of the aircraft performance requirements specified by EU-OPS.

2.3.3 Erytymenettelmin kunnostettu kiitotie

Finavialla ei toistaiseksi ole viranomaishyväksyntää minkään lentoaseman kiitotien raportoimiseksi erityismenetelmin kunnostetuksi (Specially Prepared Winter Runway, SPWR). REF AIP AD 2.7 kohta 4 Erytymenettelmin kunnostettu kiitotie ja kohta 5 RMK.

2.4 Kenttäalueen talvikunnossapitomenetelmät

2.4.1 Talvikunnossapito

Talvikunnossapidon yleistavoitteena on sää- ja liikenneolosuhteet huomioiden poistaa kiitotiellä oleva lumi, sohjo ja jää mahdollisimman nopeasti julkaistuun kiitotielevyyteen asti. Joissakin tilanteissa raportoitu (käytettävissä oleva) kiitotielevyys voi olla pienempi kuin julkaistu kiitotien leveys.

Käytössä olevan kiitotien pinnalta lumi, sohjo ja jää poistetaan pääsääntöisesti mekaanisin toimenpitein (auraus ja harjaus). Tarvittaessa voidaan käyttää liukkaudentorjunta-aineita ja hiekkaa (suurin raekoko 4 mm).

Käytössä olevilta rullausteilta poistetaan lunta, sohjoa ja jäätä siinä määrin, että tehdyt kunnossapitotoimet mahdollistavat ilma-aluksen rullaamisen käytössä olevalle kiitotielle ja sieltä pois. Käytössä olevalla asematasolla tai sen osalla tehdään lumen, sohjon ja jään poistoon liittyviä talvikunnossapitomenetelmiä siinä määrin, että ilma-alukset voivat liikkua alueella ja että niiden hinaukset tai työnöt ovat mahdollisia.

Finavia julkaisee rullausteilta ja asematasoilta olosuhdetiedot vain, kun olosuhteet on arvioitu liukkaaksi tai kuntoluokkana huonoksi tai alle huonon. Näissä olosuhteissa ilma-aluksen käytössä on noudatettava erityistä varovaisuutta.

Lentoasemilla talvikunnossapitoon käytetään auraharjapuhaltimia ja lumilinkoja. Lumenpoistokapasiteetti kullakin lentopaikalla on mitoitettu huomioiden lentoliikenteen määrä ja liikenneprofiili sekä normaalit sääolosuhteet, joiden aikana vaadittu kiitotien leveys voidaan saavuttaa koko talvikauden ajan.

2.4.2 Lumiprofiilien suurimmat sallitut mitat

Seuraavilla kiitoteillä (ml. niihin liittyvät rullaustiet) sovelletaan kuvan **A** mukaisia suurimpia sallittuja lumiprofiilin korkeuksia:

EFHK RWY 04R/22L, 04L/22R, 15/33
 EFJY RWY 12/30
 EFKU RWY 15/33
 EFOU RWY 12/30
 EFRO RWY 03/21
 EFTP RWY 06/24
 EFTU RWY 08/26

Muiden lentoasemien/kiitoteiden osalta sovelletaan kuvan **B** mukaisia suurimpia sallittuja lumiprofiilin korkeuksia.

2.3.3 Specially prepared winter runway (SPWR) operations

Finavia has no Specially Prepared Winter Runway (SPWR) approval for any of its airports. REF AIP AD 2.7 item 4 Specially prepared winter runways and item 5 RMK.

2.4 Actions taken to maintain the usability of movement areas

2.4.1 Winter maintenance

The primary target is to remove snow, slush and ice from the runway surface as rapidly and completely as possible and to clear the runway up to the published runway width as long as there is reported traffic and when weather and traffic conditions render this possible. The actual cleared runway width may be less than the published width.

In practice snow, slush and ice are mainly removed from the surface of a runway(s) in use by ploughing and sweeping to minimise accumulation. Runway de-icers or sand (maximum grain size of 4 mm) are used, when necessary.

Operational taxiways are kept clear of snow, slush or ice to the extent necessary to enable aircraft to be taxied to and from an operational runway, and those parts of the apron which are intended to be used by aircraft are kept clear of snow, slush or ice, to the extent necessary to enable aircraft to manoeuvre, or where appropriate, to be towed or pushed.

At the airports operated by Finavia taxiway and apron conditions are only reported when conditions are assessed slippery, poor or less than poor. Under such conditions utmost caution shall be taken when manoeuvring the aircraft.

Snow removal machines at the airports includes Plow Sweeper Blowers and Snow Plowers. The snow removal capacity at each airport is based on traffic requirements (the amount and profile) and normal weather conditions during which the required cleared runway width can be maintained through the winter season.

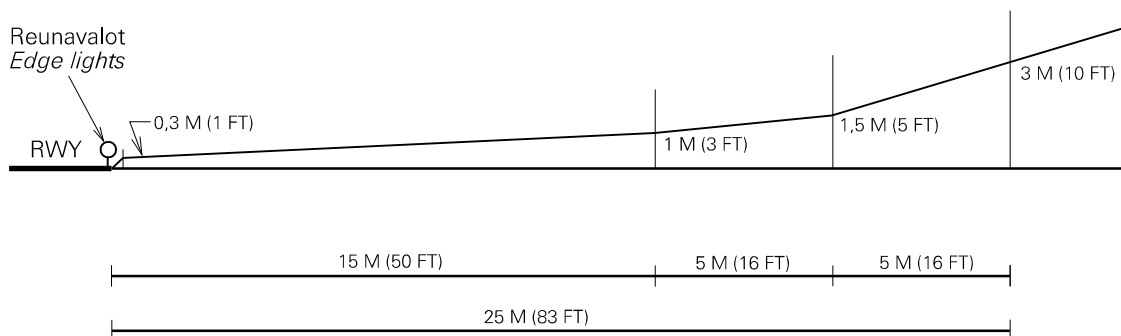
2.4.2 Maximum permissible dimensions of snow profiles

The maximum permissible dimensions of snow profiles, as picture **A**, will be applied for the following runways (including taxiways):

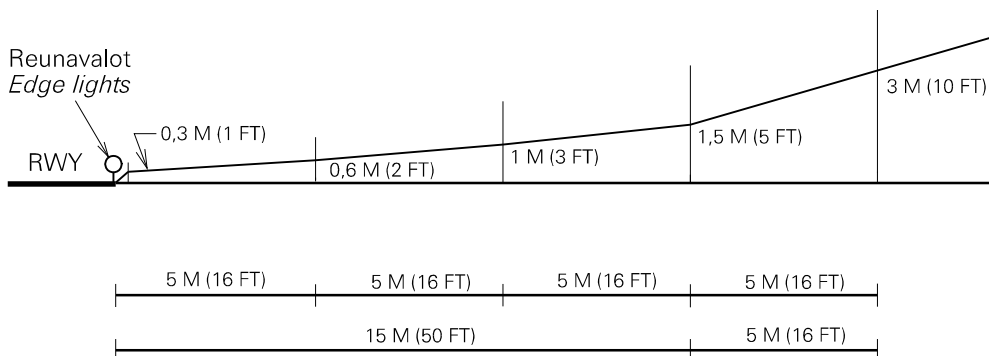
For the other aerodromes/runways the maximum permissible dimensions of snow profiles, as picture **B**, will be applied.

SUURIN SALLITTU LUMIPROFIILIN KORKEUS
MAXIMUM PERMISSIBLE HEIGHT OF SNOW PROFILES

A.



B.



2.5 Olosuhdetietojen raportointi

2.5.1 Raportointijärjestelmä

Finavian lentoasemaverkostolla ja Lappeenrannan lentoasemalla on käytössä raportointijärjestelmä, joka muodostaa kii-totietarkastuksen yhteydessä tehdyistä havainnoista ja mittauksista kiitotien kuntoraportin (RCR). Kuntoraportista muodostetaan SNOWTAM- ja ATIS-sanomat, jotka julkais-taan automaattisesti reaaliajassa.

Muiden lentoasemien osalta mahdolliset raportointia koskevat menettelyt tullaan esittämään lentopaikkakohtaisessa osassa AIP AD 2.7 kohta 5 RMK.

2.5.2 Mitattujen kitkakertoimien ilmoittaminen RTF:llä sotilas-ilma-aluksille

Lentoasemat voivat oman harkintansa mukaan antaa sotilas-ilmailumääräyksen mukaisesti lisätietoa kiitotietarkastuksen yhteydessä tehtyjen kitkanmittausten tuloksista kohdentaen ne vain sotilasilma-alusten miehistön käyttöön.

2.5 System and means of reporting

2.5.1 Reporting system

Airports operated by Finavia and Lappeenranta airport use the reporting system to convert assessed runway conditions to Runway Condition Report (RCR). The RCR is used for the issuance of SNOWTAM and ATIS messages, when necessary. These messages are automatically published in real time.

System and means of reporting at other aerodromes will be presented in AIP AD 2.7 item 5 RMK.

2.5.2 Reporting of measured friction coefficients on RTF for MIL use only

Airports may at its own discretion provide as additional information the friction coefficients only for the use of Finnish military aircraft pilots based on Military Aviation Regulation.

2.6 Kiitotien tilapäinen sulkeminen

2.6.1 Kiitotien tai kenttäalueen muun osan tilapäinen sulkeminen

Lentoasema voi harkintansa mukaan sulkea kenttäalueen (kiitotie, rullaustie tai asemataso) tai sen osan talvikunnossapitotoimenpiteitä varten, jos alueen kunto on arvioitu olevan alle huonon ja ilma-alusten käyttöön soveltumaton.

Kiitotien tilapäisestä sulkemisesta raportoidaan SNOWTAM-sanomissa ja siitä julkaistaan myös NOTAM-sanoma.

Kiitotie ja muut kenttäalueen osat voidaan tarvittaessa osittain tai kokonaan sulkea olosuhteiden tarkistamisen ja talvikunnossapitotoimenpiteiden vaatimaksi ajaksi. Päätöksen kenttäalueen tai sen osan sulkemisesta tai käytön rajoittamisesta tekee lentoasema.

2.6.2 Kiitotiet suljettu koko talvikaudeksi

Alla mainituilla (sivu)kiitoteillä ei tehdä talvikunnossapitotoimenpiteitä talvikauden aikana. Näille kiitoteille ei tehdä kiitotietarkastuksia eikä niiltä julkaista kiitotieolosuhdetietoja SNOWTAM-sanoman muodossa.

EFKK RWY 11/29
EFPO RWY 17/35

2.7 Kiitotieolosuhteiden julkaisu ja jakelu

Tämä asiakohta koskee vain Finavian ylläpitämiä lentoasemia ja Lappeenrannan lentoasemaa. Muiden lentoasemien osalta mahdolliset kiitotieolosuhteiden julkaisua ja jakelua koskevat tiedot tullaan esittämään lentopaikkakohtaisessa osassa AIP AD 2.7 kohta 5 RMK.

2.7.1 SNOWTAM- ja ATIS-sanomien julkaisu ja jakelu

Lentoasemilla on käytössä raportointijärjestelmä, joka luo ja välittää automaattisesti eteenpäin järjestelmän tuottamat SNOWTAM- ja ATIS- sanomat.

SNOWTAM-sanoma on voimassa enintään 8 tuntia. Uusi SNOWTAM julkaistaan, kun käytössä olevan kiitotien olosuhteissa tapahtuu merkittäviä muutoksia.

Kansainvälinen NOTAM-toimisto (NOF) vastaa SNOWTAM-sanoman kansainvälisistä jakelusopimuksista ja luetteloista.

2.7.2 Lentoasemat, jotka eivät ole auki H24

SNOWTAM julkaistaan yleensä ilmoitetut aukioloajat huomioiden heti lentoaseman avauduttua.

Huom. Lentoaseman ATS-yksikön aukioloaikojen ulkopuolella kenttäalueen olosuhteiden seurannassa ja SNOWTAM-sanomien julkaisuissa voi olla taukoja. Tällöin viimeksi julkaistu SNOWTAM-sanoma voi sisältää tiedon seuraavasta suunnitellusta havainto-/mittausajankohdasta.

2.6 The cases of temporary runway closure

2.6.1 Temporary closure of the runway or other part of movement area

Airport may at its discretion close a movement area (runway, taxiway or apron) for winter maintenance purposes, when the condition of this area has been assessed as less than poor and unsafe for operations.

A temporary closure of the runway shall be notified in SNOWTAM and promulgated also by NOTAM.

When the need arises, a runway or the movement area or parts of it can be closed for a period of time required for the inspection of surface conditions or winter maintenance activities. The decision on the closure of a runway or another part of the movement area will be made by the airport.

2.6.2 Runways closed for the entire winter season

The below mentioned (secondary) runways will not be maintained during the winter season. No runway inspections will be made for these runways and therefore no runway condition reporting will be done by SNOWTAM.

2.7 Distribution of information about runway surface conditions

This chapter applies only to the airports operated by Finavia and Lappeenranta airport. Distribution of information about runway surface conditions at other aerodromes will be presented in AIP AD 2.7 item 5 RMK.

2.7.1 Dissemination of SNOWTAM and ATIS

Airports are using the reporting system, which will automatically create and disseminate SNOWTAM and ATIS messages.

The maximum validity of SNOWTAM is 8 hours. A new SNOWTAM will be issued whenever there is a significant change in conditions on the runway in use.

The International NOTAM Office (NOF) is responsible for the international distribution agreements and lists of SNOWTAM.

2.7.2 Aerodromes not open H24

SNOWTAM will normally be issued immediately after aerodrome reopens regarding published opening hours.

Note: Outside the operational hours of the aerodrome ATS unit, there may be periods when the surveillance of the movement area as well as the SNOWTAM service do not operate. In that case, the last published SNOWTAM may contain the time when the next planned observation/measurement will take place.

2.7.3 Märkänä liukas kiitotie

Kun kiitotien kitkaominaisuudet laskevat alle vähimmäisvaatimusten, kiitotietä pidetään märkänä liukkaana ja havaitun kohdan sijainnista julkaistaan NOTAM. Kun märkänä liukkaaksi todetun kiitotien pinta on märkä, julkaistaan tästä SNOWTAM ja tieto ATIS-sanomassa. Märkänä liukkaana kiitotien raportoitu kuntoluokka (RWYCC) voi olla enintään 3.

2.8 Seinäjoen (EFSI) lentoaseman toiminta

Tässä on esitetty poikkeavat tiedot Seinäjoen lentoaseman osalta. Muilta osin aiemmin esitetyt asiat koskevat myös Seinäjoen lentoasemaa.

2.8.1 Kiitotien kunnon arviointi

Skidometer BV -mittalaitetta voidaan myös käyttää kitkamittaukseen. Mitatut kitka-arvot tukevat kiitotietarkastajan arvioita myös raportoitavan kiitotien kuntoluokan (RWYCC) korottamis- tai alentamistarpeesta.

2.8.2 Raportointijärjestelmä

Seinäjoen lentoasemalla on käytössä raportointijärjestelmä, jossa kiitotietarkastuksen yhteydessä tehdyistä havainnoista ja mittauksista muodostetaan kiitotien kuntoraportti (RCR). Kiitotien kuntoraportista muodostetaan tarpeen mukaan SNOWTAM- ja ATIS-sanomat.

2.8.3 SNOWTAM- ja ATIS-sanomien julkaisu ja jakelu

Seinäjoen lentoasemalla ATS-elin muodostaa ja välittää eteenpäin kiitotien kuntoraporttiin perustuen SNOWTAM- ja ATIS- sanomat tarpeen mukaan.

Talvikunnossapitoa ja kiitotien olosuhteiden arviointia suoritetaan yleensä vain ATS-elimien toiminta-aikoina tiedossa olevan liikenteen aikataulujen mukaan. Lyhytkestoisista ja epäsäännöllisistä toiminta-ajoista johtuen SNOWTAM-sanomaa ei yleensä julkaista.

Ajantasainen tieto kiitotieolosuhteista on saatavilla ATS-elimien toiminta-aikoina ATIS-sanomassa tai RTF:llä.

SNOWTAM-sanoma on voimassa enintään 8 tuntia ja kuvastaa kiitotien kuntoraportin laatimishetken olosuhteita. ATS-elimien toiminta-aikojen ulkopuolella sitä ei tule pitää luotettavana kuvauksena operointihetkellä vallitsevista kiitotieolosuhteista.

Kansainvälinen NOTAM-toimisto (NOF) vastaa SNOWTAM-sanoman kansainvälisistä jakelusopimuksista ja luetteloista.

2.7.3 Slippery wet runway

When the surface friction characteristics of the runway are considered degraded below the minimum standards, runway is considered slippery wet and a NOTAM is issued. When slippery wet runway is assessed to be wet, a SNOWTAM will be issued and ATIS updated. Maximum reported RWYCC is 3.

2.8 Operation of Seinäjoki (EFSI) aerodrome

Different information for Seinäjoki aerodrome is presented here. All the other information presented earlier apply also to Seinäjoki aerodrome.

2.8.1 Condition assessment method general

Skidometer BV continuous friction measurement devices may also be used for friction measurement. Measured friction values are used also in a comparative way to support upgrade or downgrade of the RWYCC.

2.8.2 Reporting system

Seinäjoki airport uses a reporting system in which the assessed runway conditions are formed into a Runway Condition Report (RCR). The RCR is used for the issuance of SNOWTAM and ATIS messages, when necessary.

2.8.3 Dissemination of SNOWTAM and ATIS

At Seinäjoki Airport the SNOWTAM and ATIS messages are created and disseminated when necessary by the ATS unit, based on the Runway Condition Report.

Winter maintenance and the assessment of runway surface conditions are usually only performed during the operational hours of the ATS unit focusing on the schedules of known operations. Due to the irregular and relatively short operational hours, SNOWTAM messages are usually not published.

Up-to-date information about runway surface conditions is available during the operational hours of the ATS unit on ATIS message or on RTF.

The maximum validity of SNOWTAM is 8 hours and it represents the runway surface conditions at the time of the RCR. It is not to be considered a reliable notification about prevailing conditions outside operational hours.

The International NOTAM Office (NOF) is responsible for the international distribution agreements and lists of SNOWTAM.