

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:137) om flygplatsdata;

TSFS 2021:56

Utkom från trycket
den 30 juni 2021

beslutade den 21 juni 2021.

LUFTFART

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 6 kap. 5 och 7 §§ luftfartsförordningen (2010:770) i fråga om styrelsens föreskrifter (TSFS 2010:137) om flygplatsdata

Serie AGA

dels att 1 kap. 2 och 3 §§, 2 kap. 3, 6, 10, 12–14, 16, 20 och 25 §§ samt bilaga 1 och 2 samt rubriken närmast före 2 kap. 25 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny bilaga, bilaga 3 av följande lydelse.

1 kap.

2 §¹ I dessa föreskrifter används följande förkortningar, termer och definitioner.

<i>ACN</i>	(Aircraft Classification Number) ett värde för det relativa tryck ett luftfartyg utövar på underlaget
<i>AIRAC</i>	(Aeronautical Information Regulation and Control) ett system för förhandsanmälan, baserat på gemensamma fastställda datum, av omständigheter som kräver signifikanta ändringar av operativ praxis
<i>APAPI</i>	Reducerad <i>PAPI</i> bestående av två ljusenheter
<i>bana</i>	på landflygplats avgränsad rektangulär yta, iordningsställd för luftfartygs landning och start
<i>banans ytförhållande</i>	(runway surface condition) en beskrivning av förhållandena på <i>banans</i> yta som används i <i>rapporten om banförhållanden (RCR)</i> och utgör grunden för att fastställa RWYCC i samband med flygplansprestanda

¹ Ändringen innebär att definitionen av IAIP utgår.

<i>banstråk</i>	fastställt område som omger en <i>banan</i> och dess <i>utrullningsområde</i> , avsett för att reducera risken för att skada på flygplan som oavsiktligt lämnar banan
<i>dekagrad</i>	mått som motsvarar 10° och som används för att uttrycka startriktning för luftfartyg
<i>flygbriefingtjänst (AIS)</i>	(Aeronautical Information Service) tjänst som inrättats inom ett avgränsat täckningsområde och som ansvarar för tillhandahållandet av sådan information till luftfarten och sådana data som är nödvändiga för en säker, regelbunden och effektiv flygtrafik
<i>flyginformationsprodukt (AIP)</i>	(Aeronautical Information Product) flygdata och flyginformation som tillhandahålls antingen som digitala datamängder eller som en standardiserad presentation på papper eller i elektroniska medier. <i>Flyginformationsprodukter</i> inbegriper — luftfartspublikationer, inklusive ändringar och tillägg, — AIC, — flygkartor, — NOTAM, — digitala datamängder
<i>flygplats</i>	på land eller vatten angivet område (med byggnader, anläggningar och utrustning), som helt eller delvis är avsett för luftfartygs start, landning och övriga förflyttningar på marken (vattnet)
<i>flygplatsdata</i>	delmängd av flygdata (aeronautical data) i form av uppgifter och information om en <i>flygplats</i> fysiska utformning, installationer, terräng, signifikanta hinder på och i närheten av en flygplats, in- och utflygningsprocedurer, öppethållning samt särskilda begränsningar
<i>färdområde</i>	den del av en <i>flygplats</i> som är avsedd för luftfartygs start, landning och taxning och som består av <i>manöverområdet</i> och <i>plattan</i>
<i>geoiden</i>	den nivåyta (ekvipotentialyta) i jordens tyngdkraftsfält som bäst ansluter till havsytans medelnivå
<i>hinderfritt stigområde</i>	område på mark eller vatten med fastställd bredd, längd och angiven lutning; området utgör en förlängning av <i>banans</i> /FATO:s mittlinje
<i>höjd över havet</i>	avståndet längs lodlinjen från den aktuella punkten till <i>geoiden</i>
<i>kod för banförhållanden (RWYCC)</i>	(Runway Condition Code) ett numeriskt värde som används i <i>rapporten om banförhållanden (RCR)</i> och som beskriver inverkan av <i>banans ytförhållanden</i> på flygplanets retardationsprestanda och skevstyrning

<i>kritiska data</i>	data som, om den används i förvanskad form, ger en hög sannolikhet för att luftfartygets fortsatt säkra flygning och landning allvarligt ska äventyras med risk för katastrof
<i>manöverområde</i>	den del av en <i>flygplats</i> som är avsedd för luftfartygs start, landning och taxning; i <i>manöverområdet</i> ingår dock inte plattor
<i>matris för bedömning av banans förhållanden (RCAM)</i>	(Runway Condition Assessment Matrix) en matris som ger möjlighet att bedöma <i>banans</i> förhållanden (kod RWYCC) med hjälp av tillhörande förfaranden, på grundval av vissa observerade ytförhållanden på rullbanan och piloters rapporter om bromsverkan
<i>PAPI</i>	(Precision Approach Path Indicator) anläggning för visuell glidbaneindikering som i slutskedet av en inflygning ger löpande informationer om luftfartygets avvikelser i höjddled från anläggningens glidbana
<i>PCN</i>	(Pavement Classification Number) en siffra som uttrycker en belagd överbyggnads bärrighet för användning utan operativa begränsningar
<i>platta</i>	på landflygplats avdelat område avsett för luftfartygs av- och pålastning, passagerares av- och påstigning, luftfartygs tankning, uppställning eller underhåll
<i>rapport om banförhållanden (RCR)</i>	(Runway Condition Report) en uttömmande standardiserad rapport om banförhållandena och deras inverkan på flygplanets landnings- och startprestanda, uttryckt i form av koder för banförhållanden
<i>rutindata</i>	data som, om den används i förvanskad form, ger en mycket låg sannolikhet för att luftfartygets fortsatt säkra flygning och landning allvarligt ska äventyras med risk för katastrof
<i>SNOWTAM</i>	en särskild serie NOTAM i ett standardformat som tillhandahåller en rapport om <i>banans ytförhållanden</i> och anger förekomst eller borttagande av förhållanden på grund av snö, is, slask, frost eller vatten i samband med snö, slask, is eller frost på <i>färdområdet</i>
<i>särskilt preparerad vinterbana</i>	(<i>specially prepared winter runway</i>) en <i>bana</i> 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>taxibana</i>	inom <i>flygplats</i> anvisad eller anlagd väg för luftfartygs taxning, avsedd som förbindelse mellan delar av flygplatsområdet; hit räknas även snabbavfartstaxibana, taxibana på <i>platta</i> och <i>taxningsväg på platta</i>

<i>taxningsväg på platta</i>	typ av <i>taxibana</i> som utgörs av ett område på en <i>platta</i> och som endast är avsedd för taxning till och från uppställningsplatser på plattan
<i>tröskel</i>	början av den del av <i>banan</i> som är användbar för landning
<i>utrollningsområde</i>	område, i anslutning till en <i>banas</i> slut med en bestämd bredd och en viss angiven längd och vars mittlinje utgör en förlängning av banans mittlinje och som är användbart för inbromsning av flygplan under en avbruten start
<i>viktiga data</i>	data som, om de används i förvanskad form, ger en låg sannolikhet för att luftfartygets fortsatt säkra flygning och landning allvarligt ska äventyras med risk för katastrof
<i>VOR</i>	(Very High Frequency Omnidirectional Radio Range) navigeringssystem inom frekvensområdet 108 till 117,975 MHz bestående av sändare på marken och mottagare i luften; sändninge ger kontinuerlig bäringsinformation med referens till magnetisk norr på markstationens uppställningsplats
<i>väntplats</i>	en särskild markerad plats där taxande luftfartyg och fordon måste stanna och vänta för att medge tillräcklig hinderfrihet till en <i>banana</i> , en hinderbegränsande yta eller en reflektionsyta för ILS (<i>Instrument Landing System</i>) eller MLS (<i>Microwave Landing System</i>), såvida inte kontrolltornet för <i>flygplatsen</i> ger tillstånd till något annat

3 § Varor som lagligen saluförs i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i Turkiet, eller som har sitt ursprung i och som lagligen saluförs i en Eftastat som är part i EES-avtalet förutsätts vara förenliga med dessa regler. Tillämpningen av dessa regler omfattas av förordning (EU) 2019/515 av den 19 mars 2019 om ömsesidigt erkännande av varor som är lagligen saluförda i en annan medlemsstat.

2 kap.

3 § Höjder ska anges som höjder över havet och höjdsystemet ska ha geoiden som referensyta. Om höjdmätning görs med GNSS i SWEREF 99 ska höjderna konverteras till höjder över havet i RH 2000 med aktuell nationell geoidmodell.

6 § Flygplatsdata som ska användas för att upprätta kartor som publiceras i IAIP ska kvalitetssäkras och meddelas leverantören av flygbriefingtjänst.

10 § Noggrannheten vid mätningar ska vara sådan att framtagna data för navigering ligger inom de maximala avvikelserna, enligt beskrivningen i tabellerna i bilaga 1.

Förutom höjden angiven i förhållande till havsytans medelnivå (MSL) ska den geoida undulationen i förhållande till WGS-84 ellipsoiden för de positioner som beskrivs i bilaga 1 fastställas och rapporteras till leverantören av flygbriefingtjänst.

12 § Flygplatsens höjd och motsvarande geoidhöjd (för positionen av flygplatsens höjd) ska mätas i enlighet med tabell A-2 i bilaga 1.

För flygplatser med banor avsedd för icke-precisionsinflygning och som används för civil internationell flygtrafik ska höjden och den geoida undulationen för varje tröskel och banände, med eventuella mellanliggande högsta och lägsta punkter längs med banan, mätas.

För banor avsedda för precisionsinflygning ska mätningen inkludera höjd och geoidhöjd för tröskel, höjd för banände samt sättningszonens högsta höjd.

Samtliga höjder ska rapporteras till leverantören av flygbriefingtjänst. Detaljerade krav på publiceringsnoggrannhet finns i tabell A-2 i bilaga 1 till dessa föreskrifter.

13 § En referenstemperatur ska fastställas för varje flygplats. Referenstemperaturen ska anges i grader Celsius. Flygplatsens referenstemperatur beräknas som ett medelvärde över fem år av månadsmedelvärdet för dygnets högsta temperatur under den månad som har årets högsta medeltemperatur och avrundas till hela grader.

14 § Följande data ska finnas dokumenterade på ritningsunderlag eller i beskrivningar för varje anläggning, byggnad, utrustning, område, yta, hinder och sträcka på en flygplats:

1. Banor: rättvisande bäring, bannummer, längd, bredd, lutning, beläggning, typ av bana, och bärlighet samt eventuell inflyttad tröskel.
2. Banstråk: längd, bredd och beläggning.
3. Utrullningsområden: längd, bredd och beläggning.
4. Taxibanor: benämning, bredd och beläggning.
5. Plattor: beläggning och uppställningsplatser.
6. Gränser för utövandet av flygtrafikledningstjänst.
7. Hinderfritt stigområde: längd och markprofil.
8. Visuella inflygningshjälpmedel, dagermarkering och flygplatsljus och andra visuella hjälpmedel för vägledning och kontroll på taxibanor och plattor, inklusive väntplatser och stoppljus samt placering och typ av visuella dockningssystem.
9. Läge och radiofrekvens för VOR-kontrollpunkt.
10. Läge och benämning av standardiserade taxningsvägar.
11. Avstånd mellan elektroniskt navigeringshjälpmedel och berörd banas ytterkant avrundat till närmaste hela meter.

16 § Bärligheten för en belagd yta ska rapporteras när den är avsedd att användas av luftfartyg med en maximal startmassa som överstiger 5 700 kg.

För belagda ytor som är avsedda för lättare luftfartyg ska bärligheten rapporteras enligt 20 §.

20 § Följande kategorier ska användas för högsta tillåtna lufttryck i däck:

<i>Högsta tillåtna lufttryck</i>	<i>Kod</i>
<i>Obegränsat: Ingen gräns för lufttryck</i>	W
<i>Hög: Lufttryck begränsat till 1,75 MPa</i>	X
<i>Medel: Lufttryck begränsat till 1,25 MPa</i>	Y
<i>Låg: Lufttryck begränsat till 0,50 MPa</i>	Z

Färdområdets skick och tillhörande anläggningar

25 § 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, taxibana eller platta.
3. Vatten snö, slask, is, frost på bana, taxibana eller platta.
5. Snövallar eller drivande snö i anslutning till bana, taxibana eller platta.
6. Avisningskemikalier på bana, taxibana eller platta.
7. Andra temporära faror, inklusive parkerade luftfartyg.
8. Felfunktion eller opålitlig funktionalitet på hela eller delar av flygplatsens ljussystem.
9. Felfunktion på kraftförsörjning eller reservkraftförsörjning.

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

När det förekommer vatten, snö, slask, is eller frost på banan ska flygplatsoperatören lämna uppgifter om färdområdets skick enligt bilaga 2 och 3.

För att kunna rapportera koden ”särskilt preparerad vinterbana” (Specially Prepared Winter Runway) måste flygplatsoperatören söka och få godkännande från Transportstyrelsen att tillämpa metoden.

1. Denna författning träder i kraft den 12 augusti 2021.

2. Mätningar som har gjorts i enlighet med äldre föreskrifter och innan denna författning träder i kraft behöver inte göras om såvida inga ändringar sker i flygplatsens infrastruktur eller andra ändrade förhållanden föranleder en ny mätning.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Linnea Ekström
(Sjö- och luftfart)

Bilaga 1. Kvalitetskrav för flygplatsdata

Tabell A-1: Latitud och longitud

Latitud och longitud	Publiceringsnoggrannhet	Integritet
Flygplatsens referenspunkt	1 sekund	rutindata
Navigationshjälpmedel på flygplatsen	1/10 sekund	viktiga data
Hinder i område 3	1/10 sekund	viktiga data
Hinder i område 2	1/10 sekund	viktiga data
Fixpunkter för slutlig inflygning och andra fixpunkter som ingår i en instrumentinflygningsprocedur	1/10 sekund	viktiga data
Bantröskel	1/100 sekund	kritiska data
Banslut	1/100 sekund	kritiska data
Väntplats till bana	1/100 sekund	kritiska data
Punkter utmed taxibanans centrumlinje/inkörningslinje	1/100 sekund	viktiga data
Taxibankorsning, markeringslinje	1/100 sekund	viktiga data
Vägledningslinje vid avfart	1/100 sekund	viktiga data
Uppställningsplatser för flygplan/kontrollpunkter för tröghetsnavigeringssystem	1/100 sekund	rutindata
Plattans gränser (polygon)	1/10 sekund	rutindata
Platta för avisning (polygon)	1/10 sekund	rutindata

Tabell A-2: Flygplatsens höjd över havet/höjd över havsytans medelnivå/höjd

Flygplatsens höjd över havet/höjd över havsytans medelnivå/höjd	Publiceringsnoggrannhet	Integritet
Flygplatsens höjd över havet	1 m	viktiga data
WGS-84 geoid undulation vid flygplatsens position	1 m	viktiga data
Tröskel, icke-precisionsinflygningar	1 m	viktiga data

WGS-84 geoid undulation vid tröskeln för icke-precisionsinflygningar	1 m	viktiga data
Tröskel, precisionsinflygningar	0,1 m	kritiska data
WGS-84 geoid undulation vid tröskel för precisionsinflygningar	0,1 m	kritiska data
Höjd för passage tröskel	0,1 m	kritiska data
Hinder i område 2	1 m	viktiga data
Hinder i område 3	0,1 m	viktiga data
Utrustning för avståndsmätning/precision (DME/P)	3 m	viktiga data
Utrustning för avståndsmätning (DME)	30 m	viktiga data

Tabell A-3: Deklination och magnetisk missvisning

Deklination och magnetisk missvisning	Publicerings noggrannhet	Integritet
NDB magnetiska missvisning	1 grad	rutindata
Flygplatsens magnetiska missvisning	1 grad	viktiga data
ILS-kurssändarantennens magnetiska missvisning	1 grad	viktiga data

Tabell A-4: Bäring

Bäring	Publicerings noggrannhet	Integritet
Inriktning av ILS-kurssändare (rättvisande bäring)	1/100 grader	viktiga data
Banans bäring (rättvisande bäring)	1/100 grader	rutindata

Tabell A-5: Längd/sträcka/dimension/avstånd

Längd/sträcka/dimension/avstånd	Publicerings noggrannhet	Integritet
Banlängd	1 m	kritiska data
Banbredd	1 m	viktiga data
Avstånd till inflyttad tröskel	1 m	rutindata
Hinderfria stigområdets längd och bredd	1 m	viktiga data
Utrullningsområdets längd och bredd	1 m	kritiska data
Tillgänglig landningssträcka	1 m	kritiska data
Tillgänglig starttullsträcka	1 m	kritiska data
Tillgänglig startsträcka	1 m	kritiska data
Tillgänglig start-stoppträcka	1 m	kritiska data
Banskuldrornas bredd	1 m	viktiga data
Taxibanbredd	1 m	viktiga data
Taxibanskuldrornas bredd	1 m	viktiga data
Avstånd ILS-kursbanesändare till banslut	1 m	rutindata
Avstånd längs centrumlinjen mellan ILS-glidbanesändarantenn och tröskel	1 m	rutindata
Avstånd ILS-markeringsfyr till tröskel	1m	viktiga data
Avstånd längs centrumlinjen mellan ILS-DME-antenn och tröskel.	1 m	viktiga data

Bilaga 2. Rapportering om rullbanans ytförhållande samt SNOWTAM-FORMAT

Förhållandena på färdområdet ska rapporteras till leverantören av flygbriefingtjänst 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.

Avsnitt för beräkning av flygplansprestanda

A – Platsindikator för flygplats (AERODROME LOCATION INDICATOR)

Flygplatsens ICAO-beteckning (fyra bokstäver).

B – Tid (DATE/TIME OF ASSESSMENT (Time of completion of assessment in UTC))

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

C – Bana (LOWER RUNWAY DESIGNATION NUMBER)

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

D – Kod för banförhållanden (RWYCC) (RUNWAY CONDITION CODE ON EACH RUNWAY THIRD)

Endast en siffra (0,1,2,3,4,5 eller 6) ska anges för varje tredjedel, separerad av ett snedstreck (n/n/n). Kod för banförhållanden (RWYCC) avgörs/fastställs genom utvärdering av banans ytförhållande..

Följande matris för bedömning av banans förhållanden ska användas.

Runway condition assessment matrix (RCAM)			
Assessment		Downgrade assessment criteria	
Runway condition code	Runway surface description	Aeroplane deceleration or directional control observation	Pilot report of runway braking action
6	•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) <i>Up to and including 3 mm depth:</i> •SLUSH •DRY SNOW •WET SNOW 	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal.	GOOD

Runway condition assessment matrix (RCAM)			
Assessment		Downgrade assessment criteria	
Runway condition code	Runway surface description	Aeroplane deceleration or directional control observation	Pilot report of runway braking action
4	<ul style="list-style-type: none"> •SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY –15°C and Lower outside air temperature: •COMPACTED SNOW 	Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium.	GOOD TO MEDIUM
3	<ul style="list-style-type: none"> •SLIPPERY WET •DRY SNOW or WET SNOW (any depth) ON TOP OF COMPACTED SNOW <i>More than 3 mm depth:</i> •DRY SNOW •WET SNOW <i>Higher than –15°C outside air temperature:</i> •COMPACTED SNOW 	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced.	MEDIUM
2	<ul style="list-style-type: none"> <i>More than 3 mm depth of water or slush:</i> •STANDING WATER •SLUSH 	Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor.	MEDIUM TO POOR
1	<ul style="list-style-type: none"> •ICE 	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 •WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW •DRY SNOW or WET SNOW ON TOP OF ICE 	Braking deceleration is minimal to non- existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain.	LESS THAN POOR

E – Andel yta med beläggning (PER CENT COVERAGE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD)

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

- NR (mindre än 10% eller torr)
- 25 (10-25 %)
- 50 (26-50%)
- 75 (51-75%)
- 100 (76-100%)

F – Djup (DEPTH (mm) OF LOOSE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD)

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

G – Typ av beläggning (CONDITION DESCRIPTION OVER TOTAL RUNWAY LENGTH)

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 (WIDTH OF RUNWAY TO WHICH THE RUNWAY CONDITION CODES APPLY, IF LESS THAN PUBLISHED WIDTH)

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

Avsnitt om lägesuppfattning

I – Reducerad banlängd (REDUCED RUNWAY LENGTH, IF LESS THAN PUBLISHED LENGTH (m))

Om tillgänglig banlängd är kortare än den publicerade banlängden, ska den reducerade banlängden rapporteras i meter. Om banlängden är reducerad ska även ett NOTAM ges ut som anger tillgängliga TORA, TODA, ASDA och LDA.

J – Drivbildning av snö på banan (DRIFTING SNOW ON THE RUNWAY)

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

K – Lös sand på banan (LOOSE SAND ON THE RUNWAY)

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

L – Kemiskt behandlad bana (CHEMICAL TREATMENT ON THE RUNWAY)

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

M – Snövallar på banan (SNOWBANKS ON THE RUNWAY)

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 taxibana (SNOWBANKS ON A TAXIWAY)

Om det förekommer snövallar på en taxibana ska det rapporteras med taxibanans beteckning följt av "SNOW BANK". Om det förekommer snövallar på samtliga taxibanor kan det rapporteras som "ALL TWYS SNOWBANKS".

O – Snövallar i anslutning till banan (SNOWBANKS ADJACENT TO THE RUNWAY)

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

P – Förhållanden på taxibana (TAXIWAY CONDITIONS)

Om förhållandena på en 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 – Förhållanden på platta (APRON CONDITIONS)

Om förhållandena på en 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 (MEASURED FRICTION COEFFICIENT)

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

T - Fritextfält (PLAIN-LANGUAGE REMARKS)

Övriga anmärkningar.

SNOWTAM-FORMAT

(COM-rubrik)	(PRIORITETS-INDIKATOR)		(ADRESSER)		<=	
	(DATUM OCH TID FÖR INLÄMNING)		(ORIGINATORNS INDIKATOR)			<=
(Förkortad rubrik)	(SWAA%-SERIENUMMER)		(PLATSINDIKATOR)	DATUM OCH TIDPUNKT FÖR BEDÖMNINGEN	(VALFRI GRUPP)	<=
	S	W	*	*		
SNOWTAM	(Serienummer)		<=			
Avsnitt för beräkning av flygplansprestanda						
(FLYGPLATSENS PLATSINDIKATOR)				M	A)	<=
(DATUM/TID FÖR BEDÖMNINGEN (<i>Tid då bedömningen har slutförts i UTC-tid</i>))				M	B)	→
(RULLBANANS LÄGRE BETECKNINGSNUMMER)				M	C)	→
(KOD FÖR RULLBANANS FÖRHÅLLANDEN (RWYCC) FÖR VARJE TREDJEDEL AV RULLBANAN) (Från matrisen för bedömning av rullbanans förhållanden (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 eller 6)				M	D)	// →
(PROCENT AV VARJE TREDJEDEL AV RULLBANAN SOM TÄCKTS AV KONTAMINERINGAR)				C	E)	// →
(DJUP (mm) FÖR LÖSA KONTAMINERINGAR FÖR VARJE TREDJEDEL AV BANAN)				C	F)	// →
(BESKRIVNING AV FÖRHÅLLANDEN FÖR HELA RULLBANANS LÄNGD) (Observerade för varje tredjedel av rullbanan med början från tröskeln med det lägre beteckningsnumret)				M	G)	//
COMPACTED SNOW						
DRY						
DRY SNOW						
DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW						
DRY SNOW ON TOP OF ICE						
FROST						
ICE						
SLIPPERY WET						
SLUSH						
SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY						→
STANDING WATER						
WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW						
WET						
WET ICE						
WET SNOW						
WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW						
WET SNOW ON TOP OF ICE						
(BREDD PÅ DEN DEL AV RULLBANAN FÖR VILKEN KODERNA FÖR RULLBANANS FÖRHÅLLANDEN GÄLLER, OM DEN ÄR SMALARE ÄN DEN PUBLICERADE BREDDEN)				O	H)	<=
Avsnitt om lägesuppfattning						
(FÖRKORTAD LÄNGD PÅ RULLBANAN, OM DEN ÄR KORTARE ÄN DEN PUBLICERADE LÄNGDEN (m))				O	I)	→
(SNÖDREV PÅ RULLBANAN)				O	J)	→
(LÖS SAND PÅ RULLBANAN)				O	K)	→
(KEMISK BEHANDLING PÅ RULLBANAN)				O	L)	→
(SNÖVALLAR PÅ RULLBANAN (i så fall också avståndet från rullbanans centrumlinje (m) åtföljt av "L", "R" eller "LR", beroende på vad som är tillämpligt))				O	M)	→
(SNÖVALLAR PÅ EN TAXIBANA)				O	N)	→
(SNÖVALLAR BREDVID RULLBANAN)				O	O)	→
(TAXIBANANS FÖRHÅLLANDEN)				O	P)	→
(PLATTANS FÖRHÅLLANDEN)				O	R)	→
(UPPMÄTT FRIKTIONSKOEFFICIENT)				O	S)	→
(KOMMENTARER I KLARTEXT)				O	T)) <=
ANMÄRKNINGAR: 1. *Ange Icao-landbokstäver enligt Icao Doc 7910, Del 2 eller annan tillämplig flygplatsbeteckning. 2. Upprepa stegen B–H för att ange uppgifter om andra rullbanor. 3. Informationen i avsnittet om lägesuppfattning upprepas för varje rullbana, taxibana och platta. Upprepa enligt vad som är tillämpligt, när information rapporteras. 4. Ord inom parentes () ska inte sändas. 5. För punkterna A–T ska <i>Instruktioner för att fylla i SNOWTAM-formatet, punkt 1. b</i> följäs.						

ORIGINATORNS UNDERSKRIFT (ska inte sändas)

INSTRUKTIONER FÖR ATT FYLLA I SNOWTAM-FORMATET

1. Allmänt

- a) Vid rapportering om fler än en rullbana ska punkterna B–H upprepas (avsnittet för beräkning av flygplansprestanda).
- b) Bokstäverna som används för att identifiera punkter är bara avsedda som referens och ska inte ingå i meddelandena. Bokstäverna M (obligatoriskt), C (villkorligt) och O (valfritt) anger användning och information och ska inkluderas på det sätt som beskrivs nedan.
- c) Metriska måttenheter ska användas och måttenheten ska inte rapporteras.
- d) SNOWTAM kan vara giltig i högst åtta timmar. En ny SNOWTAM ska alltid utfärdas när en ny rapport om rullbaneförhållanden erhålls.
- e) En SNOWTAM annullerar närmast föregående SNOWTAM.
- f) Den förkortade rubriken ”TTAAiiii CCCC MMYYGg (BBB)” finns till för att underlätta den automatiska bearbetningen av SNOWTAM-meddelandena i databaser. Förklaringarna för dessa symboler är följande:

TT	= datakod för SNOWTAM = SW.
AA	= geografisk kod för medlemsstaterna, t.ex. LF = Frankrike, EG = Förenade kungariket.
iiii	= fyrsiffrigt SNOWTAM-serienummer.
CCCC	= platsindikator på fyra bokstäver för den flygplats som SNOWTAM gäller.
MMYYGg	= datum/tid för observationen/mätningen, med följande innehåll:
MM	= månad, t.ex. januari = 01, december = 12.
YY	= dagen under månaden i fråga.
GGg	= tid i timmar (GG) och minuter (g) i UTC-tid.
(BBB)	= valfri grupp med följande innehåll:

Rättelse av ett fel i ett SNOWTAM-meddelande som tidigare har spritts med samma serienummer = COR.

Parenteserna i (BBB) ska användas för att ange att denna grupp är valfri. Vid rapportering om fler än en rullbana och olika datum/tidpunkter för observation/bedömning anges i punkt B upprepade gånger, ska det senaste datumet och den senaste tidpunkten anges i den förkortade rubriken (MMYYGg).

- g) Texten ”SNOWTAM” i SNOWTAM-formatet och det fyrsiffriga SNOWTAM-serienumret ska avskiljas med ett mellanslag, t.ex. SNOWTAM 0124.
- h) För att göra SNOWTAM-meddelandet mer lättöläst ska en radmatning läggas till efter SNOWTAM-serienumret, efter punkt A och efter avsnittet

för beräkning av flygplansprestanda.

- i) Vid rapportering om fler än en bana ska informationen repeteras i avsnittet om beräkning av flygplansprestanda från datumet och tidpunkten för bedömningen av varje rullbana före informationen i avsnittet som gäller lägesuppfattning.
- j) Följande information är obligatorisk:

- 1) FLYGPLATSENS PLATSINDIKATOR.
- 2) BEDÖMNINGENS DATUM OCH TIDPUNKT.
- 3) RULLBANANS LÄGRE BETECKNINGSNUMMER.
- 4) KOD FÖR RULLBANANS FÖRHÅLLANDEN FÖR VARJE TREDJEDEL AV RULLBANAN.
- 5) BESKRIVNING AV FÖRHÅLLANDEN FÖR VARJE TREDJEDEL AV RULLBANAN (när koden för rullbanans förhållanden (RWYCC) är 1–5).

2. Avsnitt för beräkning av flygplansprestanda

Punkt Flygplatsens platsindikator (platsindikator på fyra bokstäver).

A –

Punkt Datum och tid för bedömningen (åttasiffrig kod för datum och tid

B – som anger observationens månad, dag, timme och minut i UTC-tid).

Punkt Rullbanans lägre beteckningsnummer (nn[L] eller nn[C] eller

C – nn[R]).

Bara ett beteckningsnummer ska anges för varje rullbana och det ska alltid vara det lägre numret.

Punkt Kod för rullbanans förhållanden för varje tredjedel av rullbanan.

D – Endast en siffra (0, 1, 2, 3, 4, 5 eller 6) anges för varje tredjedel av rullbanan, med ett snedstreck emellan (n/n/n).

Punkt Procentuell andel som omfattas för varje tredjedel av rullbanan. När

E – sådan information finns ska 25, 50, 75 eller 100 anges för varje tredjedel av rullbanan, med ett snedstreck emellan ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

Den här informationen ska anges endast när förhållandena för respektive tredjedel av rullbanan (punkt D) rapporteras som något annat än "6" och det finns en beskrivning av förhållandena för varje tredjedel av rullbanan (punkt G) som är något annat än "DRY". När förhållandena inte rapporteras ska "NR" anges för dessa tredjedelar av rullbanan.

Punkt Djup för lösa kontamineringsdjup för varje tredjedel av rullbanan. När

F – sådan information är tillgänglig ska djupet i millimeter för varje tredjedel av rullbanan anges, med ett snedstreck emellan (nn/nn/nn)

eller nnn/nnn/nnn).

Denna information ska endast ges för följande typer av kontamineringar:

- Stillastående vatten, värden som ska rapporteras: 04, sedan uppskattat värde. Betydande förändringar från 3 mm till 15 mm.
- Slask, värden som ska rapporteras: 03, sedan uppskattat värde. Betydande förändringar från 3 mm till 15 mm.
- Våt snö, värden som ska rapporteras: 03, sedan uppskattat värde. Betydande förändringar 5 mm.
- Torr snö, värden som ska rapporteras: 03, sedan uppskattat värde. Betydande förändringar 20 mm.

När förhållandena inte rapporteras ska "NR" anges för dessa tredjedelar av rullbanan.

- Punkt G – Beskrivning av förhållanden för varje tredjedel av rullbanan. Någon av följande beskrivningar av förhållanden ska anges för varje tredjedel av rullbanan, med ett snedstreck emellan.

COMPACTED SNOW

DRY SNOW

DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW

DRY SNOW ON TOP OF ICE

FROST

ICE

SLUSH

STANDING WATER

WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW

WET

WET ICE

WET SNOW

WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW

WET SNOW ON TOP OF ICE

DRY (rapporteras endast om det inte finns några kontamineringar)

När förhållandena inte rapporteras ska ”NR” anges för dessa tredjedelar av rullbanan.

- Punkt Bredd på den del av rullbanan för vilken koderna för rullbanans
H – förhållanden gäller. Bredden i meter ska anges om den är mindre än den publicerade bredden för rullbanan.

3. Avsnitt om lägesuppfattning

Element i avsnittet som gäller lägesuppfattning ska avslutas med en punkt.

Element i avsnittet som gäller lägesuppfattning ska utelämnas helt om information saknas eller om de villkorliga omständigheterna för publicering inte uppfylls.

- Punkt Förkortad längd på rullbanan. Den aktuella tillämpliga rullbanans
I – beteckning och den tillgängliga längden i meter ska anges (t.ex. RWY nn [L] eller nn [C] eller nn [R] REDUCED TO [n]nnn).

Denna information är villkorlig när ett NOTAM har publicerats med nya fastställda banlängder.

- Punkt Snödrev på rullbanan. När en sådan omständighet rapporteras ska
J – ”DRIFTING SNOW” läggas till.
- Punkt Lös sand på rullbanan. När lös sand rapporteras på rullbanan ska
K – rullbanans lägre beteckningsnummer anges, följt av ett mellanslag och ”LOOSE SAND” (RWY nn eller RWY nn[L] eller nn[C] eller nn[R] LOOSE SAND).
- Punkt Kemisk behandling på rullbanan. När det har rapporterats att kemisk
L – behandling har gjorts ska rullbanans lägre beteckningsnummer anges, följt av ett mellanslag och ”CHEMICALLY TREATED” (RWY nn eller RWY nn[L] eller nn[C] eller nn[R] CHEMICALLY TREATED).
- Punkt Snövallar på rullbanan. När snövallar har rapporterats på rullbanan
M – ska rullbanans lägre beteckningsnummer anges, följt av ett mellanslag och ”SNOWBANK” och ett mellanslag, och därefter ”L” för vänster eller ”R” för höger, eller ”LR” för båda sidorna följt av avståndet i meter från centrumlinjen och ett mellanslag och ”FM CL” (RWY nn eller RWY nn[L] eller nn[C] eller nn[R] SNOWBANK Lnn eller Rnn eller LRnn FM CL).
- Punkt Snövallar på en taxibana. När det finns snövallar på en taxibana ska
N – taxibanans beteckningsnummer anges, följt av ett mellanslag och

”SNOWBANK” och ett mellanslag, och därefter ”L” för vänster eller ”R” för höger, eller ”LR” för båda sidorna följt av avståndet i meter från centrumlinjen och ett mellanslag och ”FM CL” (TWY [nn]n SNOWBANK Lnn eller Rnn eller LRnn FM CL).

Punkt Snövallar bredvid rullbanan. När det har rapporterats att det finns
O – snövallar som sticker upp ovanför höjdprofilen i flygplatsens snöplan ska rullbanans lägre beteckningsnummer och ”ADJ SNOWBANKS” anges (RWY nn eller RWY nn[L] eller nn[C] eller nn[R] ADJ SNOWBANKS).

Punkt Förhållanden på taxibanor. När en taxibanans förhållanden rapporteras
P – som hala eller dåliga ska taxibanans beteckningsnummer anges, följt av ett mellanslag och ”POOR” (TWY [n eller nn] POOR eller ALL TWYS POOR).

Punkt Plattans förhållanden. När plattans förhållanden rapporteras som hala
R – eller dåliga ska plattans beteckningsnummer anges, följt av ett mellanslag och ”POOR” (APRON [nnnn] POOR eller ALL APRONS POOR).

Punkt (NR) Ej rapporterat.

S – Detta ska endast rapporteras för medlemsstater som har ett fastställt program för friktionsmätning av rullbanan med en anordning för friktionsmätning som har godkänts i medlemsstaten.

Punkt Kommentarer i klartext.

T –