

AD 1.2 PALO- JA PELASTUSPALVELU SEKÄ LUMENPOISTOMENETELMÄT

1. PALO- JA PELASTUSTOIMINTA

Finavia vastaa ylläpitämiensä lentoasemien pelastusvalmiudesta. Lentoasemien pelastusvalmiuden ilmoittamisessa käytetään ICAO:n Annex 14:n mukaisia pelastustoimintaluokkia. Pelastusvalmiutta ylläpidetään aikataulunmukaiselle liikenteelle.

Tilaus- ym. ei-aikataulunmukaisen liikenteen harjoittajien tulee, mikäli kyseessä on toiminta keskiraskailla/raskailla ilma-aluksilla, varmistaa lentoaseman pelastusvalmius etukäteen ao. lentoasemalta. CAT 1 ja CAT 2 pelastustoimintaluokan ilma-aluksille ei taata pelastuspalvelua. Ks. myös AIP, AD 1.1, kohta 1.4.4.

Pelastustoimintaluokka on ilmoitettu AIP:n AD 2 -osassa kunkin lentoaseman kohdalla taulukossa AD 2.6. Osalle lentoasemista on määritetty 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.

Tarkemmat tiedot on annettu ilmailumääräyksellä AGA M3-11.

2. LUMENPOISTOMENETELMÄT

2.1 Talvikunnossapito

2.1.1 Finavian ylläpitämien lentoasemien lumenpoistosta, kenttäalueella vallitsevia olosuhteita koskevista mittauksista, olosuhteiden parantamisesta sekä näitä koskevista ilmoituksista vastaa lentoasema.

2.1.2 Finavian ylläpitämillä lentoasemilla talvikunnossapitoon sovelletaan kansallista ilmailumääräystä ja ICAO:n standardeja ja suosituksia.

2.2 Kenttäalueiden kunnossapito

2.2.1 Liikennealueella ja asematasolla vallitsevia olosuhteita seurataan lentoaseman kunnossapitotoimialan toiminta-aikoina, jotka lyhimmillään vastaavat ATS-elimen toiminta-aikoja. Ks. myös kohta 2.11.2.

2.2.2 Mahdollisista lentoasemakohtaisista lumenpoistomenettelyistä ilmoitetaan osassa AD 2, kohta 2.7.

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 ICAO Annex 14. Rescue and fire fighting standard is maintained during the hours of scheduled air 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. Service for aircraft category CAT 1 and CAT 2 can not be guaranteed. See also AIP, AD 1.1, para 1.4.4.

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.

More detailed information is available in AGA M3-11 (national regulation).

2. SNOW PLAN

2.1 Organization of winter service

2.1.1 At the aerodromes maintained by Finavia, the aerodrome concerned is responsible for snow clearance and for measuring, improving and reporting the conditions of the aerodrome movement area.

2.1.2 At the aerodromes maintained by Finavia, the winter service is based on National aviation regulation and ICAO SARPS.

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. See also para 2.11.2.

2.2.2 More detailed information of possible local snow clearing procedures at aerodromes is given in AD 2, para 2.7.

2.3 Mittausmenetelmät ja saadut mittaustulokset

2.3.1 Esiintymien syvyys

Ilmoitettujen tulosten mittaustarkkuus on kuivan lumen osalta 20 mm, märän lumen osalta 10 mm ja sohjon osalta 3 mm (ks. määritelmät kohdassa 2.5.4). Keskimääräinen syvyys kutakin kiitotien kolmannelta varten (ks. kohta 2.5.2) ilmoitetaan millimetreinä.

Mikäli esiintymän keskimääräinen syvyys ei ole mitattavissa tai se on lentotoiminnan kannalta merkityksettömän vähäinen, käytetään SNOWTAMin kohdassa G merkintää "XX".

2.3.2 Kitkan mittaus

Kitkan mittaamiseen lentoasemilla käytetään Skiddometer BV 11 -mittalaitetta. Laitteessa käytetään korkeapainerengasta.

Perusmittaus suoritetaan kiitotien keskilinjan molemmin puolin 5-10 M etäisyydellä keskilinjasta. Mikäli olosuhteet kunnostetun alueen reunoilla (ks. kohta 2.5.3) poikkeavat merkittävästi perusmittausalueen olosuhteista, suoritetaan tarvittaessa lisämittaukset.

2.4 Kenttäalueiden pitäminen liikennekelpoisina

2.4.1 Käytettävissä oleva kiitotieleveys

Yleistavoitteena on pitää kiitotie talven aikana kunnostettuna ilmoitettuun leveyteen saakka. Käytettävissä oleva kiitotieleveys voi olla pienempi kuin julkaistu kiitotien leveys.

2.4.2 Kitkan parantaminen

Käytössä olevan kiitotien kitka pyritään pitämään vähintään keskinkertaisena (ks. kohta 2.5.5) niin kauan kuin on tiedossa olevaa lentoliikennettä ja milloin se vallitsevien sää- ja liikenneolosuhteiden puolesta on mahdollista. Kiitotien kitkaominaisuuksia ylläpidetään tai parannetaan yleensä mekaanisin toimenpitein (harjaus, auraus), mutta tarvittaessa myös liukkaudentorjunta-aineiden käytöllä tai hiekoituksella (raekoko enintään 4 millimetriä).

Huom.: Lista käytetyistä liukkaudentorjunta-aineista on saatavana Finaviasta.

2.5 Olosuhteiden ilmoittaminen

2.5.1 Lentoaseman kunnossapitohenkilöstö suorittaa tarvittavat mittaukset ja ilmoittaa niiden tulokset lentoaseman ATS- tai AIS-elimelle, joka ilmoittaa tiedot edelleen SNOWTAM-kaavan mukaisesti AFS:n välityksellä. Joissain tapauksissa tietoja välitetään myös ATS-taajuuksien tai ATIS-lähetyksen avulla.

2.5.2 Kiitotieolosuhteiden ja kitkan ilmoittamista varten jaetaan kiitotie kolmeen saman pituiseen osaan, joista käytetään tunnuksia A, B ja C. Osalla A tarkoitetaan kiitotien ensimmäistä kolmannelta sen pienempinumeroiselta kynnykseltä katsottuna.

2.3 Measuring methods and measurements taken

2.3.1 The depth of deposits

The precision of the reported values is 20 millimetres for dry snow, 10 millimetres for wet snow and 3 millimetres for slush (see para 2.5.4 for definitions). The mean depth is calculated for each one-third of the runway (see para 2.5.2) and reported in millimetres.

If the mean depth of the deposit is not measurable or operationally not significant "XX" will be entered in item G of the SNOWTAM format.

2.3.2 Friction measurements

Skiddometer BV 11 measuring equipment with a high pressure tyre is used for the measurement of friction at all aerodromes.

The basic measurement is made along the runway 5-10 M on either side of the runway centreline. If the conditions on the edges (see para 2.5.3) of the cleared runway area differ significantly from the conditions within the basic measurement area, additional measurements will be made when necessary.

2.4 Actions taken to maintain the usability of movement areas

2.4.1 Runway width available

During the winter season the basic aim is to clear the runway up to the published runway width. The actual cleared runway width may be less than the published width.

2.4.2 Improvement of surface friction

The intention is to maintain the surface friction of the runway in use at least at medium level (see para 2.5.5) as long as there is reported traffic and when weather and traffic conditions render this possible. The runway surface friction will be maintained or improved in most cases by ploughing and sweeping, but when necessary, also runway de-icers or sand (maximum grain size of 4 millimetres) are used.

Note: The list of runway de-icers used is available from Finavia.

2.5 System and means of reporting

2.5.1 The necessary measurements are carried out by the aerodrome maintenance personnel and reported to the relevant ATS or AIS unit which will forward the information via the AFS using the SNOWTAM format. In some cases, information is forwarded through the ATS frequencies or ATIS broadcast.

2.5.2 For the purpose of reporting the deposit on the runway and the surface friction in SNOWTAM, each runway is divided into three sections of equal length referred to as A, B and C. Section A will always be the first one-third as viewed from the threshold having the lower runway designator number.

Laskeutumisoheissa kiitotien kolmannekset ilmoitetaan kuitenkin "ensimmäisenä", "toisena" ja "kolmantena" kolmanneksena laskeutumissuunnasta katsoen.

2.5.3 Kunnostettu alue

SNOWTAMin kohdassa E ilmoitetaan kiitotien kunnostetun alueen koko leveys, joka saattaa olla pienempi kuin AIP:ssä ilmoitettu kiitotien leveys. Kunnostetulla alueella tarkoitetaan käytettävissä olevaa kiitotien leveyttä.

Kiitotien kunnostettu alue jaetaan erillisiin osiin (keskikaista / reunakaistat) silloin, kun keliolosuhteet kunnostetun alueen reunoilla poikkeavat merkittävästi perusmittausalueen olosuhteista. Reunakaistoista käytetään SNOWTAMissa ilmaisuja 'reunoilla': on edges. Reunakaistojen olosuhteet ja leveydet ilmoitetaan erikseen SNOWTAMin kohdassa T). Keskikaistan leveys saadaan selville vähentämällä E-kohdassa ilmoitetusta luvusta (koko kunnostettu alue) molempien reunakaistojen leveydet yhteenlaskettuna.

2.5.4 Määritelmiä ja SNOWTAMin T-kohdan selväkielistä terminologiaa:

In landing instructions, however, these sections will be referred to as the "first", "second" or "third" parts of a runway seen from the direction of landing.

2.5.3 The cleared runway area

The width of whole cleared runway area is reported in SNOWTAM item E if less than published in AIP. The cleared runway width is the part of runway available for operational use.

The cleared runway area is divided into separate parts (middle part / outer parts) only when the runway surface conditions on the edges significantly differ from conditions in the basic measurement area. In SNOWTAM the expression 'on edges' is used in lieu of the term 'outer part of the cleared area'. The conditions and width of the edges are reported in SNOWTAM item T). The width of middle part of cleared area can be calculated by adding the width of both edges together and subtracting the sum from the scalar in item E.

2.5.4 Definitions and plain language terminology used in SNOWTAM item T:

FI	EN
Lumenpoistomenetelmät	Snow plan
Vuotuinen talvikunnossapitosuunnitelma	Seasonal snowplan
Kiitotien tunnus	Runway designator
Kiitotien reuna Kiitotiehen maalatun reunaviivamerkin ulkoreuna (APRX).	Runway edge The outer edge of the runway side stripe (APRX).
Ei kunnostettu / käytettävissä	Not available
Kiitotien kunnostamaton alue Se osa kiitotiestä ja kiitotien reunan tai reunavalojen välisestä alueesta, jota ei ole kunnostettu.	Uncleared runway area The part of the runway and the area between the runway edge or edge lights which is not cleared.
Kiitotien kunnostettu alue Se osa kiitotiestä (pituus/leveys), joka on puhdistettu ja jonka kunto ja kitka on ilmoitettu.	Cleared runway area The part of the runway (length/width) which is cleared and for which the surface friction and conditions are reported.
Kiitotien kunnostetun alueen keskikaista Se osa kunnostettua aluetta, jolla kiitotietarkastuksiin liittyvät perusmittaukset suoritetaan.	Middle part of cleared runway area The part of the runway (length/width) which is cleared and for which the surface friction and conditions are reported.
Kiitotien kunnostetun alueen reunakaista <i>Huom.: SNOWTAMissa käytetään ilmaisuja 'on edges'</i> Se osa kunnostettua aluetta, joka olosuhteiden osalta eroaa merkittävästi perusmittausalueesta.	Outer part of cleared runway area <i>Note: In SNOWTAM the expression 'on edges' is used</i> The part of the cleared runway area where surface conditions significantly differ from the basic measurement area.
Kiitotien kunnostetun alueen pituus / leveys	Cleared runway length / width
Asemataso (lyhennys: APN)	Apron (abbreviation: APN)
Rullaustie (lyhennys: TWY)	Taxiway (abbreviation: TWY)
Rullaustien reuna	Taxiway edge
Kiitotieolosuhteet	Runway conditions
Esiintymä	Deposit
Operatiivisesti merkittävin esiintymä	Operationally most significant contaminant (In SNOWTAM: 'OPR SIGNIFICANT CONT')
Esiintymän laajuus kiitotielä (SNOWTAMissa: 'Contamination') Esiintymän (vesi, kuura, huurte, kuiva ja märkä lumi, sohjo tai jää) pinta-ala suhteessa kiitotien pinta-alaan (%). Mikäli kiitotietä ei ole kunnostettu koko julkaistulta kiitotieleveydeltään, esiintymän laajuus lasketaan suhteessa kunnostetun alueen pinta-alaan.	Extent of RWY contamination (In SNOWTAM: 'Contamination') The extent of deposit (water, rime, frost, dry or wet snow, slush or ice) relative to the total area of runway (%). If the runway has not been cleared along its entire published width, the extent of deposit is calculated relative to the cleared runway area.
Esiintymän syvyys	Depth of deposit
Puhdas ja kuiva	Clear and dry

FI	EN
Kostea Päällysteen pinta on kosteuden vuoksi muuttanut väriään.	Damp The surface shows a change of colour due to moisture.
Märkä Päällysteen pinta on yhtenäisen vesikalvon peitossa, mutta vesilätäköitä ei vielä esiinny. Kiitotien katsotaan olevan märkänä liukas silloin, kun sen kitkakerroin märkänä on pienempi kuin 0.50.	Wet The surface is soaked but there is no standing water. A runway is determined as being slippery when wet when the runway is wet and the friction coefficient is less than 0.50.
Vesilätäköitä Huomattavia vesilätäköitä havaittavissa.	Water patches Significant patches of standing water are visible.
Kuuran tai huurteen peitossa	Rime or frost covered
Kuivaa lunta Lunta, joka irtonaisena ollessaan voi lentää tuulen mukana ja josta ei voi muodostaa lumipalloa, irtotiheys alle 0,35 kg/dm ³ .	Dry snow Snow which can be blown if loose or, if compacted by hand, will fall apart and does not form a snowball; specific gravity: up to but not including 0.35.
Märkää lunta Lunta, joka sitä käsillä kasaan puristettaessa pyrkii muodostamaan tai muodostaa lumipallon, irtotiheys 0,35 - 0,49 kg/dm ³ .	Wet snow Snow which, if compacted by hand, will stick together and tend to form a snowball; specific gravity: 0.35 up to but not including 0.5.
Sohjoa Veden kyllästämää lunta, joka jalkaa maahan polkaistaessa siirtyy paikaltaan läiskähtäen, ominaispaino 0,5 - 0,8.	Slush Water-saturated snow which with a heel-and-toe slap-down motion against the ground will be displaced with a splatter; specific gravity: 0.5 up to 0.8.
Jäätä	Ice
Märkää olosuhteet	Wet ice conditions
Pakkautunutta tai jyrättyä lunta Lunta, joka on liikenteen vaikutuksesta tiivistynyt kiinteäksi kerrostumaksi, irtotiheys vähintään 0,5 kg/dm ³ .	Compacted or rolled snow Snow which has been compressed into a solid layer due to traffic; specific gravity: 0.5 and over.
Jäätäneitä pyörän jälkiä tai harjanteita	Frozen ruts or ridges
Kitka (taso)	Friction (level)
Kitkakerroin (lyhennys: FCT)	Friction coefficient (abbreviation: FCT)
Arvioitu kitkataso (ESF)	Estimated Surface Friction (ESF)
Arvioitu kitkataso	Braking action (BA), estimated
Mitattu kitkakerroin	Friction coefficient, measured
Kitkan mittaustilaite	Friction measuring equipment
Kitkan parantaminen	Improvement of surface friction
Auraus / aurattu	Ploughing / ploughed
Harjaus / harjattu	Sweeping / swept
Hiekoitettu	Sanded
Kemiallisesti käsitelty	Chemically treated
Kriittiset lumivallit	Critical snowbanks
Suurimmat sallitut lumiprofiilin korkeudet	Maximum permissible dimensions of snowprofiles
Prosentti	Per cent
Talvikunnossapitotyöt käynnissä	Winter maintenance in progress
Seuraava SNOWTAM julkaistaan olosuhteiden niin vaatiessa	Next SNOWTAM will be published when required by conditions

2.5.5 Kitkan ilmoittaminen

Kitka ilmoitetaan arvioituna kitkatasona (Estimated Surface Friction, ESF). REF ICAO Annex 14, Annex 15 ja PANS-ATM (Doc 4444).

Arvioitu kitkataso ilmoitetaan huonosta hyvään (koodit 1-5) oheisen asteikon mukaisesti (ks. myös kohta 2.5.7).

2.5.5 Reporting the friction level

The reporting of friction is given as Estimated Surface Friction (ESF). REF ICAO Annex 14, Annex 15 and PANS-ATM (Doc 4444).

Estimated Surface Friction is reported from poor to good (codes 1 to 5) according to the following scale (see also para 2.5.7).

Measured coefficient μ	Estimated surface friction	Code
0.40 and above	Good	5
0.39 to 0.36	Medium to good	4
0.35 to 0.30	Medium	3
0.29 to 0.26	Medium to poor	2
0.25 and below	Poor	1

Finavia käyttää kitkanmittauslaitetta arvioidun kitkatason määrittämiseen valmistajan antamat käyttörajoitukset huomioiden.

2.5.5.1 Kitka(taso) ilmoitetaan SNOWTAMissa seuraavasti:

- a) Arvioitu kitkataso (ESF) ilmoitetaan SNOWTAMin kohdassa H kultakin kiitotien kolmannekselta yhdellä numerolla (koodit 1-5).
- b) Kunnostetun alueen reunoille voi jäädä reunakaistat (ks. kohta 2.5.4 'määritelmät'), joilla kitkan arvioidaan olevan merkittävästi huonompi kuin 5-10 M keskilinjasta mitattu kitka. Kunnostetun alueen reunakaistojen leveys metreinä sekä olosuhteiden määrittäykset kullekin kiitotien kolmannekselle ilmoitetaan SNOWTAMin kohdassa T käyttäen seuraavaa ilmaisua:
T) ON EDGES 5 M F) 7/7/7 H) 3/3/3.

2.5.6 Mitattujen kitkakertoimien ilmoittaminen lisätietona

Finavia voi ilmoittaa arvioidun kitkatason lisäksi lisätietona tarkastuksen yhteydessä mitatut kitkakertoimet edellyttäen, että edellytykset niiden raportoinnille ovat olemassa (suoritettu virallinen kitkan mittaus ja esiintymien kerrospaksuudet kiitotiellä eivät ylitä laitevalmistajan antamia enimmäisarvoja).

Helsinki-Vantaan lentoasemalla julkaistaan tietoa mitatuista kitkakertoimista vain SNOWTAM-sanoman kohdassa T), kun arvioitu kitkataso on hyvä (ESF 5) ja mitatut kitkakertoimet kiitotien jokaiselta kolmannekselta ovat paremmat kuin 0.60.

Muilla lentoasemilla lisätieto mitatuista kitkakertoimista sisällytetään, mikäli edellytykset ovat olemassa, SNOWTAM-sanoman kohtaan T) tai niistä voidaan ilmoittaa ilma-alueksen miehistön niitä pyytäessä.

Finavia tuo painokkaasti esille, että mitattujen kitkakertoimien käytön tulee aina olla hyvin harkittua ja perustua operaattorin omaan kokemukseen. Kitkanmittauksista saadut tulokset kuvaavat aina vallitsevaa kitkatasoa mittaushetkellä, ei silloin kun kiitotiellä operoidaan.

2.5.7 Arvioidun kitkatason huonontaminen

Arvioitua kitkatasoa (ESF) voidaan joutua huonontamaan vallitsevien olosuhteiden (esim. nopeasti muuttuvat olosuhteet) takia siitä, mitä arvioitua kitkatasoa mittaustulokset olisivat vastanneet. Tästä voidaan ilmoittaa SNOWTAM-sanoman kohdassa T) ("ESTIMATED SURFACE FRICTIONS DOWNGRADED").

Finavia uses friction measuring device for assessing Estimated Surface Friction (ESF) as long as conditions are within the tolerance of the measuring device.

2.5.5.1 The friction (levels) will be reported in SNOWTAM as follows:

- a) The estimated braking action (single digit) for the three sections of the runway will be entered in item H of the SNOWTAM format using the code figures (1 to 5).
- b) Due to clearance procedures, the surface friction on the edges of the cleared runway area (see the definition of 'outer part of the cleared area', para 2.5.4) may differ significantly from the values measured within 5-10 M on either side of the runway centreline. In such cases, the width (in metres) of this area (outer part of the cleared area) together with the runway surface condition information for each one-third of the runway is reported in item T of the SNOWTAM format with the following expression: T) ON EDGES 5 M F) 7/7/7 H) 3/3/3.

2.5.6 Reporting of measured friction coefficients as additional information

Finavia may at its own discretion provide as additional information the results of friction measurements taken in conjunction with runway inspections. The measured friction coefficients may only be provided when the terms for reporting measured friction coefficients in general are met (measuring equipment is available and the layer depth of contaminants do not exceed the maximum values specified by equipment manufacturers).

Measured friction coefficient values are reported at Helsinki-Vantaa airport (EFHK) in SNOWTAM item T) only when estimated surface friction is "good" (ESF 5) and friction coefficient values for each third of runway are above 0.60.

At other airports (EXC EFHK) measured friction coefficient values are, if the terms are met, included in the SNOWTAM item T) and also available on ATS frequency on request.

Finavia strongly emphasizes that utmost caution shall always be taken when using reported friction coefficients and the use must be based upon the aircraft operators' own experience. Reported friction coefficients always express the friction level at the time of measurement, not when the runway is actually operated.

2.5.7 Downgrading of Estimated Surface Friction

Estimated Surface Friction (ESF) may be downgraded due to prevailing conditions (e.g. rapidly changing conditions) compared to the measured friction coefficients. This may be reported in SNOWTAM message item T) ("ESTIMATED SURFACE FRICTIONS DOWNGRADED").

2.6 SNOWTAM

2.6.1 Tiedot lumen, jään, sohjon ja veden aiheuttamista olosuhteista kenttäalueella ilmoitetaan ICAO:n SNOWTAM-kaavan mukaisesti. SNOWTAMin selväkielinen osuus (kohta T) julkaistaan pelkästään englanniksi. Vastaava suomenkielinen terminologia on annettu kohdassa 2.5.4.

2.6.2 SNOWTAM-sanoma ja operatiivisesti merkittävin esiintymä

Finavialla on käytössä kenttäalueen olosuhdetietojen raportointijärjestelmä, Runway Reporter. Järjestelmä tuottaa SNOWTAM-sanoman, johon sisältyy tieto kiitotiellä olevasta operatiivisesti merkittävimmästä esiintymästä. Operatiivisesti merkittävimmäksi raportoidun esiintymän käytön tulee olla tarkoin harkittua ja perustua operaattorin omaan toimintaohjeistukseen sen operatiivisesta hyödyntämisestä.

Operatiivisesti merkittävintä esiintymää määritettäessä järjestelmä jakaa kiitotien kunnostetulta alueelta raportoidut esiintymät ns. paksuihin ja ohuisiin esiintymiin. EU-OPS:n lentokoneille asettamien suoritusarvo vaatimusten tulkintaan perustuen järjestelmä ilmoittaa operatiivisesti merkittävimmän esiintymän siten, että raportoinnissa paksuilla esiintymillä on korkeampi prioriteetti kuin ohuilla esiintymillä.

Paksuille esiintymille järjestelmä laskee kokonaislaajuuden ja tätä pinta-alaa vastaavan keskimääräisen esiintymän paksuuden. Merkittävin paksuista esiintymistä on se, jonka edellä todetulla tavalla määritetty paksuus vedeksi muutettuna on suurin. Kullekin ohuelle esiintymälle on määritetty oletuskitka. Tätä käytetään tilanteessa, kun kiitotien kunnostetulle alueelle on raportoitu olevan useita ohuita esiintymiä. Merkittävin ohuista esiintymistä on se, jonka oletuskitka on alhaisin.

Lisätietoa: Finavia, Tekniikka ja ympäristö / Liikennealuepalvelut, Vantaa.

2.7 Lumenpoisto

2.7.1 Suomen lentoasemilla on varattu lumenpoistokalustoa (auraharjapuhaltimet, lumilingot) siten, että tavanomaisten keliolosuhteiden aikana kiitotie pystytään pitämään auki liikenteen vaatimaan kiitotieleveyteen saakka (REF AIP, AD 1.2, kohta 2.4).

2.7.2 Seuraavilta (sivu)kiitoteiltä ei talvikauden aikana poisteta lunta (ei aukipitoa), ei suoriteta olosuhdemittauksia eikä niiltä siksi julkaista myöskään kiitotieolosuhdetietoja SNOWTAMilla:

EFKK RWY 11/29, EFPO RWY 17/35

Huom.: Edellä mainittujen kiitoteiden mahdollisesta tilapäisestä talvikauden aikana tapahtuvasta käytöstä on sovittava erikseen ao. lentoaseman kanssa.

2.6 SNOWTAM

2.6.1 The SNOWTAM Format of ICAO Annex 15 will be used for the dissemination of conditions due to snow, ice, slush or standing water on aerodrome pavements. The plain language part of SNOWTAM format (item T) will be published in English only. (The corresponding Finnish terminology is given on para 2.5.4.)

2.6.2 SNOWTAM message and the operationally most significant contaminant

A system for movement area condition reporting, Runway Reporter, is used by Finavia. The system produces the SNOWTAM message and includes information regarding the operationally most significant contaminant on the runway. The usage of contaminants reported as operationally most significant must be carefully considered and based on the operator's own standing orders regarding its operational utilisation.

When determining the operationally most significant contaminant, the system divides the contaminants reported on the cleared area of the runway into so-called thick and thin contaminants. The system reports the operationally most significant contaminant, in compliance with an interpretation of the aircraft performance requirements specified by EU-OPS, by giving thick contaminants a higher priority than thin ones in its reporting.

The system calculates the total extent of thick contaminants and the average contaminant thickness corresponding to this area. The contaminant with the largest thickness, determined in the above manner and converted into water, is deemed the most significant one. An assumed surface friction value has been determined for each thin contaminant. This value is used in situations where several thin contaminants are reported on the cleared area of the runway. The thin contaminant with the lowest assumed surface friction is the most significant one.

Further information: Finavia, Technical & Environmental Services / Airport Engineering, Vantaa.

2.7 Snow clearance

2.7.1 Snow removal equipment at Finnish aerodromes includes Plow Sweeper Blowers and Snow Plowers. The snow removal capacity at each aerodrome is based on traffic requirements and normal weather conditions during which the required cleared runway width can be maintained through the winter season (REF AIP, AD 1.2, para 2.4).

2.7.2 The below mentioned (secondary) runways will not be cleared of snow during the winter season. No measurements will be made for these runways and therefore no runway conditions will be reported by SNOWTAM:

Note: For the possible temporary use of the above mentioned runways during the winter season, contact the aerodrome concerned.

2.8 Suurimmat sallitut lumiprofiilin korkeudet

Mikäli lumivallit kiito- ja rullausteiden sekä asematasojen sivuilla ylittävät vuotuisen lumenpoistosuunnitelman (Seasonal Snow Plan) yhteydessä ilmoitetut kullakin lentoasemalla sovellettavat suurimmat sallitut lumiprofiilin korkeudet, tiedot näistä ilmoitetaan SNOWTAMin kohdassa T) tai tarvittaessa NOTAMilla.

2.8.1 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.

2.8 Maximum permissible dimensions of snowprofiles

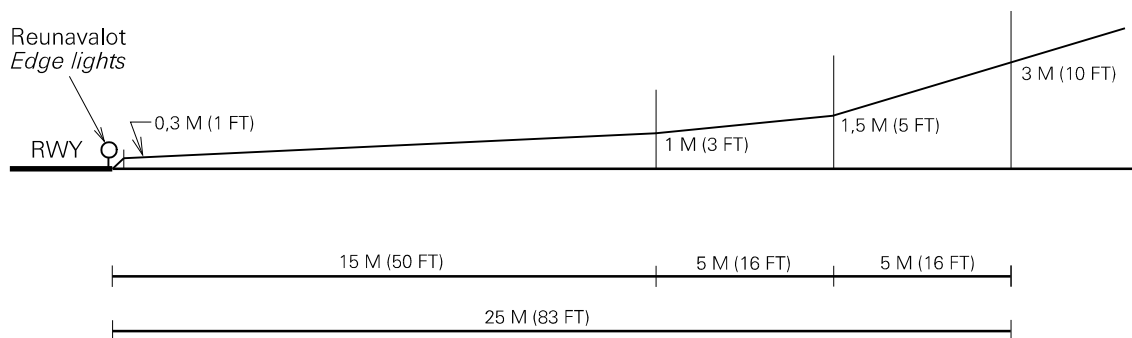
If the snowbanks on the sides of runways, taxiways or aprons exceed the maximum dimensions of the profiles given in the Seasonal Snow Plan, the relevant information will be given in item T) of the SNOWTAM or, when necessary, by NOTAM.

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

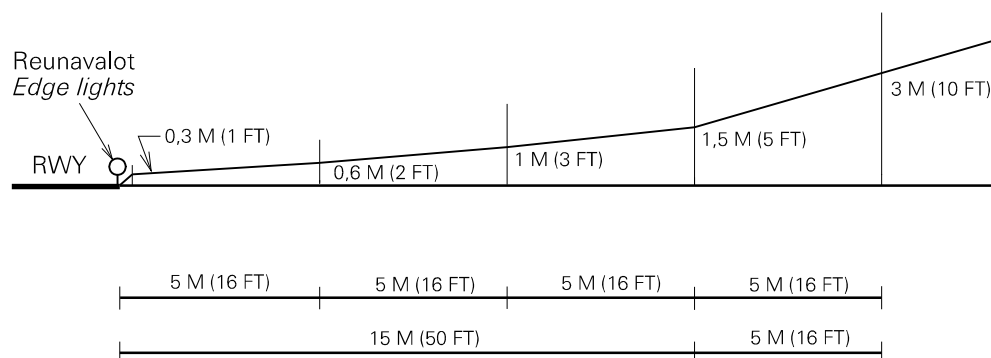
For the other aerodromes/runways the maximum permissible dimensions of snowprofiles, as picture **B**, will be applied.

SUURIN SALLITTU LUMIPROFIILIN KORKEUS MAXIMUM PERMISSIBLE HEIGHT OF SNOWPROFILES

A.



B.



Huom.: Yllä esitetyt mitat ylittävät lumiprofiilit ilmoitetaan SNOWTAMissa ja/tai tarvittaessa NOTAMilla.

Note: Snowprofiles exceeding the dimensions given above will be reported in SNOWTAM and/or, when necessary, by NOTAM.

2.9 Kriittiset lumivallit ja muut lumiesiintymät

Kiitotiellä, kunnostetun ja kunnostamattoman alueen rajalla, saattaa joissakin olosuhteissa olla aurausvalleja, lumikasoja tai muita vastaavia lumiesiintymiä, joita lumenpoistotoimenpiteiden yhteydessä ei ole vielä ehditty poistaa. Kriittisten lumivallien sijainti mitataan ja ilmoitetaan suhteessa kiitotien maalattuun reunaviivaan SNOWTAMin kohdassa J).

Mikäli kiitotiellä ei ole kriittisiä lumivalleja, SNOWTAMin kohdassa T) ilmoitetaan kiitotien reunan ja reunavalojen välillä olevista yli 0,3 M ylittävistä lumiesiintymistä.

2.10 Kiitotien ja muun kenttäalueen sulkeminen

2.10.1 Finavia voi harkintansa mukaan sulkea kiitotien kunnostustöitä varten, kun keskimääräinen kitkataso koko kiitotiellä, tai jollakin kiitotien kolmanneksella, on kiitotietarkastuksen yhteydessä mitattu tai arvioitu alittavan arvon 0.15.

2.10.2 Kiitotie ja muut kenttäalueen osat voidaan tarvittaessa osittain tai kokonaan sulkea olosuhteiden tarkistamisen, lumenpoiston, liukkaudentorjunnan tai kitkatason mittaamisen tai arvioinnin vaatimaksi ajaksi. Päätöksen kenttäalueen tai sen osan sulkemisesta tai käytön rajoittamisesta tekee lentoasema.

2.10.3 Kiitotien tai jonkin muun kenttäalueen osan sulkemisesta ilmoitetaan NOTAMilla.

2.11 Lumiolosuhteita koskevien tietojen julkaiseminen

2.11.1 Vuotuinen talvikunnossapitosuunnitelma

Kutakin talvikautta koskeva AIC-tiedote (Seasonal Snow Plan), joka sisältää tiedot lentoasemia koskevista talvikauden aikana sovellettavista lisäyksistä ja muutoksista pysyviin lumenpoistomenetelmiin (AIP, AD 1.2) sekä SNOWTAMien jakelulistat ao. talvikautta varten, julkaistaan vuosittain ennen talvikauden alkamista.

2.11.2 SNOWTAMien lähettäminen

Tiedot lentoasemien olosuhteista talvikauden aikana annetaan SNOWTAM-kaavan mukaisesti.

SNOWTAMien pisin voimassaoloaika on 24 tuntia. Uusi SNOWTAM julkaistaan aina kun olosuhteet muuttuvat merkittävästi. Merkittäviksi katsottavat kiitotieolosuhteiden muutokset on annettu SNOWTAM-kaavan käyttöä koskevien ohjeiden yhteydessä.

Helsinki-Vantaan, Oulun, Rovaniemen, Tampere-Pirkkalan ja Turun lentoasemilla SNOWTAMit julkaistaan normaalisti kuitenkin vähintään 6 tunnin välein.

Yön ajaksi suljettuina olevilla lentoasemilla julkaistaan SNOWTAMit aamuisin välittömästi avaamisen jälkeen.

2.9 Critical snowbanks and other snow deposits

In some circumstances, there may exist ploughing banks, snow piles or similar snow deposits located on the border between the cleared and the uncleared runway areas which have not yet been cleared during the snow clearance process. The location of existing snowbanks are measured and reported in relation to the painted runway side stripe in item J) of the SNOWTAM.

In case there is no existing snowbanks, snow deposits, when exceeding 0.3 M in height between the runway edge and edge lights, are reported in item T) of the SNOWTAM.

2.10 Closure of the runway or other movement area

2.10.1 Finavia may, at its discretion, close a runway for maintenance when the average level of friction on the whole runway or some section covering one third of it has been measured or estimated to be less than 0.15.

2.10.2 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 pavement conditions, snow and ice clearance or the measurement or the estimation of the friction level. The decision on the closure of a runway or another part of the movement area will be made by the aerodrome authority.

2.10.3 A temporary closure of the runway or another part of the movement area, shall be promulgated by NOTAM.

2.11 Distribution of information about snow conditions

2.11.1 Seasonal Snow Plan

A Seasonal Snow Plan (AIC A), which contains seasonal supplements and changes to the standing Snow plan (AIP, AD 1.2) and the seasonal SNOWTAM distribution procedures, will be issued annually before the normal onset of winter conditions.

2.11.2 Dissemination of SNOWTAM

The SNOWTAM format is used for the dissemination of information on snow conditions at the aerodromes.

The maximum validity of SNOWTAM is 24 hours. A new SNOWTAM will be issued whenever there is a significant change in conditions. Changes relating to runway conditions considered as significant are listed in the guidance for the completion of the SNOWTAM format.

SNOWTAM for Helsinki-Vantaa, Oulu, Rovaniemi, Tampere-Pirkkala and Turku aerodromes will normally be issued at intervals not exceeding 6 hours.

For aerodromes closed for the night, SNOWTAM will normally be issued immediately after they reopen in the morning.

Huom.: Lentoaseman ATS-yksikön toiminta-aikojen ulkopuolella saattaa kenttäalueen kunnossapidossa ja SNOWTAM-palvelussa esiintyä katkoksia. Viimeksi julkaistuun SNOWTAMiin sisällytetään tällöin arvioitu aika, jolloin seuraava SNOWTAM tullaan julkaisemaan. Kenttäalueen vallitsevia olosuhteita tulee tällaisissa tapauksissa tiedustella suoraan lentoasemalta tai erillisestä puhelinnumerosta, joka julkaistaan NOTAMilla.

Kansainvälinen NOTAM-toimisto (NOF) huolehtii kotimaisten SNOWTAMien kansainvälisistä jakelusopimuksista ja -listoista.

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 will contain the time when the next planned observation/measurement will take place. For the conditions at the movement area, pilots are advised to contact the aerodrome or a separate telephone number published by NOTAM.

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

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK