

AIC B 20/21. Ændringer til de civile/militære ATS-instrukser, gældende for Færøerne og Grønland pr. 4. november 2021.

Det globale rapporteringsformat (Global Reporting Format (GRF)) gennemføres på Færøerne og i Grønland pr. 4. november 2021.

Denne AIC orienterer om de ændringer til de fælles civile/militære ATS-instrukser, der med virkning fra 4. november 2021 er gældende for Færøerne og Grønland. Det bemærkes, at GRF blev implementeret i Danmark pr. 12. august 2021, ref. AIC B 16/21 af 7. juli 2021.

Ændringerne er planlagt indarbejdet i ATS-instrukserne primo 2022.

Forslag til ATS-instruks ændringerne blev den 23. august 2021 sendt i høring til ATS-organisationer, ATS-træningsorganisationer og interessenter, og på baggrund af de indkomne høringssvar udarbejdede Trafikstyrelsen et høringsnotat, som findes på Trafikstyrelsens hjemmeside under: *Luffart/Luftrum og luffartshindringer/ATS - Luftrafik tjenester/ATS-instrukser - Ændringer til ATS-instrukser*. Af høringsnotatet fremgår baggrunden for de ændringer der er foretaget.

Trafikstyrelsens høringsbrev indeholdt baggrundsinformationer vedrørende GRF, som, til orientering, er gengivet i slutningen af denne AIC. De i baggrundsinformationen anførte referencer er opdateret med nye versioner af:

- [EASA SIB No. 2021-15](#) af 27. september 2021 om udsendelse af SNOWTAM ifm. GRF
- [EASA SIB No. 2021-12R1](#) af 3. september 2021, Use of Aeronautical Terminal Information Service by Air Traffic Services Units to Promulgate Information on Runway Surface Conditions, Global Reporting Format, og
- [ICAO Flyer om ATIS, v.2.0.](#)

Ovennævnte reviderede versioner af ICAO ATIS Flyer og EASA SIB findes ligeledes på Trafikstyrelsens hjemmeside under: *Luffart/Luftrum og luffartshindringer/ATS - Luftrafik tjenester/ATS-instrukser - Ændringer til ATS-instrukser*.

Med virkning fra 4. november 2021, og gældende for Færøerne og Grønland, ændres ATS-instrukserne 1, 2, 5, 7, 8, 10, 13, 14 og 17 i henhold til nedenstående.

ATS-instruks 1, Definitioner, ændres som følger:

- Definitionen "Sne (på jorden)" udgår.
- Der indføres følgende 4 nye definitioner:

Rapport om banens tilstand (Runway Condition Report (RCR)):

En omfattende standardiseret rapport om banens overfladetilstand og dens indvirkning på den pågældende flyvemaskines start- og landingspræstation beskrevet med koder for banens tilstand.

Banetilstandsvurderingsmatrice (Runway Condition Assessment Matrix (RCAM)):

En matrice, som gør det muligt at vurdere koden for banens tilstand (RWYCC) ved anvendelse af tilknyttede procedurer ud fra et sæt observationer af banens overfladetilstand og piloters rapportering om bremsevirkningen.

Kode for banens tilstand (Runway Condition Code (RWYCC)):

Et nummer, der skal anvendes i rapporten om banens tilstand (RCR), som beskriver baneoverfladetilstandens indvirkning på flyvemaskinens decelerationsevne og lateral kontrol.

Banens overfladetilstand (runway surface condition):

En beskrivelse af baneoverfladetilstanden, der anvendes i RCR, hvori grundlaget for bestemmelse af RWYCC med henblik på flyvemaskinens præstation fastsættes.

ATS-instruks 2, Luftrafik tjeneste generelt, ændres som følger:

- Pkt. 10.3.1 suppleres med nyt litra i), hvorved pkt. 10.3.1 i sin helhed affattes som følger:

10.3.1 "Special air-reports" skal udarbejdes af alle luffartøjer når som helst de møder eller observerer følgende forhold:

- a) moderat eller kraftig turbulens,
- b) moderat eller kraftig isning,
- c) kraftige fjeldbølger,
- d) torden, indhyllet, udbredt eller i bygelinjer, med hagl,
- e) torden, indhyllet, udbredt eller i bygelinjer, uden hagl,
- f) kraftige støv- eller sandstorme,

- g) vulkanske askeskyer,
- h) tegn på vulkansk aktivitet, eller vulkansk udbrud, eller
- i) den oplevede bremsevirkning på banen er ikke så god som rapporteret;

Derudover fsva. "transsoniske og supersoniske" flyvninger:

- j) moderat turbulens, eller
- k) hagl, eller
- l) cumulonimbus skyer.

ATS-instruks 5, Tårnkontrolltjeneste, ændres som følger:

- Pkt. 3.6.2, litra c) og d) ændres, hvorved pkt. 3.6.2 i sin helhed affattes som følger:
3.6.2 Følgende forhold på flyvepladsen skal medtages som betydningsfulde oplysninger om flyvepladsens tilstand:
 - a) bygge- eller vedligeholdelsesarbejde på eller i umiddelbar nærhed af trafikområdet,
 - b) ujævne eller brudte overflader på bane, rullevej eller forplads, hvad enten de er afmærkede eller ej,
 - c) vand, sne, snesjap, is eller rim på bane, rullevej eller forplads, i form af rapport om banens tilstand (RCR),
 - d) flydende kemikalier til forebyggelse af isdannelse på eller afisning af bane, rullevej eller forplads eller andre aflejringer på disse,
 - e) snevolde eller snedriver i nærheden af en bane, rullevej eller forplads,
 - f) andre midlertidige faremomenter, herunder parkerede luftfartøjer og fugle på jorden eller i luften,
 - g) afbrydelse eller uregelmæssighed i driften af flyvepladsens lyssystem,
 - h) enhver anden oplysning af betydning.

ATS-instruks 7, Flyvepladsflyveinformationstjeneste, ændres som følger:

- Pkt. 3.6.2, litra c) og d) ændres, hvorved pkt. 3.6.2 i sin helhed affattes som følger:
3.6.2 Følgende forhold på flyvepladsen skal medtages som betydningsfulde oplysninger om flyvepladsens tilstand:
 - a) bygge- eller vedligeholdelsesarbejde på eller i umiddelbar nærhed af trafikområdet
 - b) ujævne eller brudte overflader på bane, rullevej eller forplads, hvad enten de er afmærkede eller ej,
 - c) vand, sne, snesjap, is eller rim på bane, rullevej eller forplads, i form af rapport om banens tilstand (RCR),
 - d) flydende kemikalier til forebyggelse af isdannelse på eller afisning af bane, rullevej eller forplads eller andre aflejringer på disse,
 - e) snevolde eller snedriver i nærheden af bane, rullevej eller forplads,
 - f) andre midlertidige faremomenter, herunder parkerede luftfartøjer og fugle på jorden eller i luften,
 - g) afbrydelse eller uregelmæssighed i driften af flyvepladsens lyssystem,
 - h) enhver anden oplysning af betydning.

ATS-instruks 8, ATIS, ændres som følger:

- Pkt. 5.1, litra h) og pkt. 6.1, litra h) ændres og suppleres med en anmærkning. Underpunktet og anmærkningen affattes som følger:
h) betydningsfulde forhold vedrørende banernes overflade, herunder oplysninger i form af rapport om banens tilstand (RCR) og SNOWTAM,

Anm.: Elementerne der skal indgå i en ATIS-udsendelse i forbindelse med rapport om banens tilstand (RCR) og rækkefølgen heraf, fremgår af anmærkningen til ATS-instruks 13, pkt.7.6.3.

- Pkt. 7.1, litra g) ændres og suppleres med en anmærkning. Underpunktet og anmærkningen affattes som følger:
g) betydningsfulde forhold vedrørende overfladen af bane(r) til brug for start, herunder oplysninger i form af rapport om banens tilstand (RCR) og SNOWTAM,

Anm.: Elementerne der skal indgå i en ATIS-udsendelse i forbindelse med rapport om banens tilstand (RCR) og rækkefølgen heraf, fremgår af anmærkningen til ATS-instruks 13, pkt.7.6.3.

ATS-instruks 10, Anvendelse af ATS-overvågningssystemer, ændres som følger:

- Pkt. 14.10.1, litra b) ændres og affattes som følger:

b) RWYCC er rapporteret som 5 eller højere for hele banen, og at den tid banen er optaget ikke påvirkes i uheldig retning af forekomsten af f.eks. sne, snesjap eller is;

ATS-instruks 13, Lufttrafiktjenestemeldinger, ændres som følger:

- Kap. 7.6, Meldinger omhandlende oplysninger om flyvepladsforhold, ændres generelt som konsekvens af GRF, og affattes i sin helhed som følger, idet det bemærkes, at:
 - indledningen til kap. 7.6 suppleres med en anmærkning;
 - gældende pkt. 7.6.1 er uændret;
 - gældende pkt. 7.6.2 erstattes af nyt pkt. 7.6.2;
 - gældende pkt. 7.6.3 erstattes af nyt pkt. 7.6.3;
 - gældende pkt. 7.6.4 udgår.

7.6 Meldinger omhandlende oplysninger om flyvepladsforhold

Anm.: Kapitel 7.6 er afstemt ift. afsnit AD 1.2, pkt. 2, Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan i AIP Danmark, AIP Færøerne og AIP Grønland.

7.6.1 Når der gives oplysninger om flyvepladsforhold, skal dette gøres i en klar og koncis form for at lette luftfartøjschefen i vurderingen af den beskrevne situation. Oplysninger skal udsendes, når det skønnes nødvendigt af hensyn til sikkerheden, eller når et luftfartøj anmoder om det. Hvis oplysninger gives på enhedens initiativ, skal de sendes til berørte luftfartøjer i tilstrækkelig god tid til, at luftfartøjschefen kan gøre brug af oplysningerne.

7.6.2 Når der gives oplysninger om banens overfladetilstand, som kan have en negativ indvirkning på luftfartøjers bremsevirkning skal følgende udtryk anvendes, efter behov:

COMPACTED SNOW (SAMMENPRESSET SNE)	- sne, der er sammenpresset til en fast masse, således at flyvemaskinedæk ved operationelt tryk og last således at flyvemaskinedæk ved operationelt tryk og last vil køre på overfladen uden væsentlig yderligere sammenpresning af eller sporkøring på overfladen.
DRY (TØR)	- i relation til en banes tilstand: banens overflade er fri for synlig fugt og er ikke kontamineret inden for det område, der påtænkes anvendt.
DRY SNOW (TØR SNE)	- sne, som der ikke umiddelbart kan laves snebolde af.
DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (TØR SNE OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE)	- se forklaring på hhv. "tør sne" og "sammenpresset sne".
DRY SNOW ON TOP OF ICE (TØR SNE OVEN PÅ IS)	- se forklaring på hhv. "tør sne" og "is".
FROST (RIM)	- iskrystaller dannet af luftbåren fugt på en overflade, hvis temperatur ligger på eller under fryse punktet; rim adskiller sig fra is ved, at rimkrystaller vokser individuelt og derfor har en mere kornet tekstur.
ICE (IS)	- vand, der er frosset til is, eller sammenpresset sne, som er blevet til is under kolde og tørre vejr forhold.
SLUSH (SNESJAP)	- sne, der er så vandmættet, at vandet løber fra det, hvis en håndfuld samles op, eller sprøjtes ud til siderne, hvis der trampes kraftigt på det.
STANDING WATER (STÅENDE VAND)	- vand af en dybde på mere end 3 mm.
WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (VAND OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE)	- se forklaring på "sammenpresset sne".
WET (runway) (VÅD (bane))	- en bane, hvis overflade er dækket af synlig fugt ellervand til og med en dybde på 3 mm inden for det område, der påtænkes anvendt.
SLIPPERY WET (runway) GLAT VÅD (bane)	- en våd bane, for hvilken det er konstateret, at overfladefriktionen er i forringet tilstand for en væsentlig dels vedkommende.

Anm. 1: Kriterier for friktionskarakteristika for en "slippery wet runway" fremgår af afsnit AD 1.2, pkt. 2 i AIP Danmark, AIP Færøerne og AIP Grønland.

Anm. 2: Udtrykket SLIPPERY WET, som indgår i item G i EU's SNOWTAM-format, finder tillige anvendelse på Færøerne og i Grønland.

SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SÆRLIG FORBEREDT VINTERBANE)	- en bane med en tør, frosset overflade af sammenpresset sne og/eller is, som er blevet behandlet med sand eller grus eller er blevet mekanisk behandlet med henblik på at forbedre banens friktion.
---	--

Anm.: Udtrykket SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY, som indgår i item G i EU's SNOWTAM-format, anvendes ikke operationelt i Rigsfællesskabet. Udtrykket er medtaget til orientering, idet det kan forekomme i forbindelse med oplysninger om forhold på flyvepladser uden for Rigsfællesskabets grænser.

WET ICE (VÅD IS)	- is dækket af vand eller smeltende is.
WET SNOW (VÅD SNE)	- sne med et tilstrækkeligt vandindhold til, at der kan laves en sammenpresset fast snebold, men uden at vand presses ud.
WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW. (VÅD SNE OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE)	- se forklaring på hhv. "våd sne" og "sammenpresset"
WET SNOW ON TOP OF ICE (VÅD SNE OVEN PÅ IS)	- se forklaring på hhv. "våd sne" og "is".
CHEMICALLY TREATED (KEMISK BEHANDLET)	-

Anm.: RCR indeholder udtrykket "chemically treated" når banen er påført en kemisk behandling.

LOOSE SAND (LØST SAND) -

Anm.: RCR indeholder udtrykket "loose sand" når banen er påført løst sand.

7.6.3 Oplysninger i form af rapport om banens tilstand (RCR) skal være tilgængelige for lufttrafiktjenesteenheder og skal på anmodning afgives til luftfartøjer i rækkefølge af banens landings- eller startretning.

Anm.: Nedenfor fremgår eksempler på rapporter om banens tilstand (RCR) med oplysninger om hvordan RCR, medmindre andet er aftalt, modtages fra baneinspektøren og hvordan RCR rapporteres fra lufttrafiktjenesten til luftfartøjschefen via talekommunikation på hhv. engelsk og dansk eller via ATIS-udsendelse.

Forhold om banens overfladeforhold (RCR-delen) skal via talekommunikation rapporteres iht. ATS-instrukserne 5 og 7, pkt. 3.6.2. I en ATIS-udsendelse skal RCR-delen indgå som angivet i ATS-instruks 8, kapitlerne 5, 6 og 7.

RCR indeholder en obligatorisk del (mandatory part) og, når relevant, en situationsbevidsthedsdel (situational awareness part). Indholdet af elementer i de to dele er generelt defineret af SNOWTAM-formatet.

RCR indeholder i den obligatoriske del følgende elementer i følgende rækkefølge:

- bane (angivet ved det lavere banedesignationsnummer),
- tidsangivelse (UTC),
- RWYCC for hver tredjedel af banen, dvs. tre tal, umiddelbart efterfulgt af udtrykket "UPGRADED" eller "DOWNGRADED", hvis angivet i RCR,
- dækningsgrad af kontaminant i procent for hver tredjedel af banen,
- kontaminant-dybde i millimeter for hver tredjedel af banen,
- kontaminant-type for hver tredjedel af banen, og

Bemærk: Hvor alle tredjedele er ens ift. banetilstandskode, dækningsgrad, kontaminant-dybde og -type, kan dette udtrykkes i såvel talekommunikation som i ATIS-udsendelser som "ALL PARTS" / "HELE BANEN" - se eksempel 3, 6 og 8.

- bredden af banen, hvis mindre end publiceret.

Situationsbevidsthedsdelen indeholder supplerende oplysninger om øvrige forhold af betydning for piloten, for eksempel:

- reduceret banelængde, hvis mindre end publiceret,
- løst sand eller kemisk behandling af banen,
- snevolde på bane eller rulleveje,
- tilstanden på rulleveje og forplads,

Bemærk: I ATIS-udsendelser kan angivelse af rullevejs- og forpladsdesignator udelades. Tilstanden på rulleveje kan i ATIS-udsendelser udtrykkes som "TWY POOR", hvis tilstanden på blot én af de rulleveje, som anvendes ifm. luftfartøjers kørsel til og fra bane i brug, er vurderet som dårlig. Tilsvarende kan tilstanden på forpladser i ATIS-udsendelser udtrykkes som "APRON POOR", hvis tilstanden på én af de forpladser, som finder anvendelse, er vurderet som dårlig.

- yderligere oplysninger i klart sprog,

og kan, fsva. Færøerne og Grønland, forudsat det er aftalt mellem ATS-udøveren og flyvepladsoperatøren og afspejlet i Lokal ATS-instruks, jf. ATS-instruks 17, pkt. 2.3, derudover indeholde:

- friktionsmålinger/ bremsekoeficienter, når banens overflade er kontamineret med "SAMMENPRESSET SNE" eller "IS".

Eksempel 1 (bane i brug 09):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:

(obligatorisk del): 1420 09 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

RUNWAY 09 CONDITION REPORT AT 1420 RUNWAY CONDITION CODES 5, 2, 2 FIRST PART 100 PERCENT WET SECOND PART 50 PERCENT 6 MILLIMETRES SLUSH THIRD PART 75 PERCENT 6 MILLIMETRES SLUSH.

BANE 09 KLOKKEN 1420 TILSTANDSRAPPORT BANETILSTANDSKODER 5, 2, 2 FØRSTE DEL 100 PROCENT VÅD ANDEN DEL 50 PROCENT 6 MILLIMETER SNESJAP TREDJE DEL 75 PROCENT 6 MILLIMETER SNESJAP.

Eksempel 2 (bane i brug 27):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:

(obligatorisk del): 2050 09 3/2/1 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW.

(situationsbevidsthedsdel): RWY 09 ADJ SNOWBANKS. TWY A POOR. APRON POOR.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

RUNWAY 27 CONDITION REPORT AT 2050 RUNWAY CONDITION CODES 1, 2, 3 FIRST PART 100 PERCENT 12 MILLIMETRES WET SNOW SECOND PART 100 PERCENT 12 MILLIMETRES WET SNOW THIRD PART 75 PERCENT 6 MILLIMETRES SLUSH. RUNWAY 27 ADJACENT SNOWBANKS. TWY A POOR. APRON POOR.

BANE 27 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN 2050 BANETILSTANDSKODER 1, 2, 3 FØRSTE DEL 100 PROCENT 12 MILLIMETER VÅD SNE ANDEN DEL 100 PROCENT 12 MILLIMETER VÅD SNE TREDJE DEL 75 PROCENT 6 MILLIMETER SNESJAP. BANE 27 NÆRLIGGENDE SNEVOLDE. RULLEVEJ A DÅRLIG. FORPLADS DÅRLIG.

Eksempel 3 (bane i brug 27):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:

(obligatorisk del): 0813 09 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR FROST/FROST/FROST.

(situationsbevidsthedsdel): RWY 09 SNOWBANK L12 FM CL. APRON POOR.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

RUNWAY 27 CONDITION REPORT AT 0813 RUNWAY CONDITION CODES 5, 5, 5 ALL PARTS 100 PERCENT FROST. SNOWBANK 12 METRES RIGHT FROM CENTRE LINE RUNWAY 27. APRON POOR.*

BANE 27 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN 0813 BANETILSTANDSKODER 5, 5, 5 HELE BANEN 100 PROCENT RIM. SNEVOLD 12 METER TIL HØJRE FOR CENTERLINJEN BANE 27. FORPLADS DÅRLIG.*

* Se bemærkningen oven for, der er knyttet til dækningsgrad, kontaminant-dybde og -type fsva. den obligatoriske del af en RCR.

Eksempel 4 (bane i brug 04):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:

(obligatorisk del): 2220 04 5/5/2 100/75/50 NR/NR/4 WET/WET/STANDING WATER.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

RUNWAY 04 CONDITION REPORT AT 2220 RUNWAY CONDITION CODES 5, 5, 2 FIRST PART 100 PERCENT WET SECOND PART 75 PERCENT WET THIRD PART 50 PERCENT 4 MILLIMETRES STANDING WATER.

BANE 04 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN 2220 BANETILSTANDSKODER 5, 5, 2 FØRSTE DEL 100 PROCENT VÅD ANDEN DEL 75 PROCENT VÅD TREDJE DEL 50 PROCENT 4 MILLIMETER STÅENDE VAND.

Eksempel 5 (bane i brug 22):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:

(obligatorisk del): 0610 04 5/3/5 50/50/75 NR/NR/NR WET/SLIPPERY WET/WET.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

RUNWAY 22 CONDITION REPORT AT 0610 RUNWAY CONDITION CODES 5, 3, 5 FIRST PART 75 PERCENT WET SECEOND PART 50 PERCENT SLIPPERY WET THIRD PART 50 PERCENT WET.

BANE 22 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN 0610 BANETILSTANDSKODER 5, 3, 5 FØRSTE DEL 75 PROCENT VÅD ANDEN DEL 50 PROCENT GLAT VÅD TREDJE DEL 50 PROCENT VÅD.

Eksempel 6 (bane i brug 29):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:
(obligatorisk del): 1250 11 6/6/6 NR/NR/NR NR/NR/NR DRY/DRY/DRY.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:
RUNWAY 29 CONDITION REPORT AT 1250 RUNWAY CONDITION CODES 6, 6, 6 ALL PARTS* DRY

BANE 29 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN 1250 BANETILSTANDSKODER 6, 6, 6 HELE BANEN* TØR.

* Se bemærkningen oven for, der er knyttet til dækningsgrad, kontaminant-dybde og -type fsva. den obligatoriske del af en RCR.

Eksempel 7 - ATIS (bane i brug 24):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:
(obligatorisk del): 0550 06 4/2/5 DOWNGRADED 50/50/100 3/4/NR SLUSH/SLUSH/WET RWY WIDTH 35 METRES.
(situationsbevidsthedsdel): RWY 06 SNOWBANK L20 FM CL. TWY (B)* POOR. APRON (NORTH)* POOR.

RCR-format, som udsendt via ATIS:
RUNWAY 24 CONDITION REPORT AT 0550 RUNWAY CONDITION CODES 5, 2, 4 DOWNGRADED FIRST PART 100 PERCENT WET SECOND PART 50 PERCENT 4 MILLIMETRES SLUSH THIRD PART 50 PERCENT 3 MILLIMETRES SLUSH RUNWAY WIDTH 35 METRES.
SNOWBANK 20 METRES RIGHT FROM CENTRE LINE RUNWAY 24. TAXIWAY (B)* POOR. APRON (NORTH)* POOR.

* Se bemærkningen oven for, der er knyttet til "tilstanden på rulleveje og forplads" fsva. situationsbevidsthedsdelen af en RCR.

Eksempel 8 - ATIS (bane i brug 04):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:
(obligatorisk del): 1230 04 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET.

RCR-format, som udsendt via ATIS:
RUNWAY 04 CONDITION REPORT AT 1230 RUNWAY CONDITION CODES 5, 5, 5 ALL PARTS* 100 PERCENT WET.

* Se bemærkningen oven for, der er knyttet til dækningsgrad, kontaminant-dybde og -type fsva. den obligatoriske del af en RCR.

ATS-instruks 14, Kommunikation, hvor afsnittet "Aerodrome information" affattes som følger:

<p>Aerodrome information</p> <p><i>Anm. 1: This information is provided for runway thirds or the full runway, as applicable.</i></p> <p><i>Anm. 2: Krav om videregivelse af rapport om banens tilstand (RCR), fremgår af ATS-intsruks 13, pkt. 7.6.3.</i></p>	<p>a) [(location)] RUNWAY(number) SURFACE CONDITION (three digit number) followed as necessary by:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ISSUED AT (date and time UTC); 2) DRY, or WET ICE, or WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, or DRY SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF ICE, or WET SNOW ON TOP OF ICE, or ICE, or SLUSH, or STANDING WATER, or COMPACTED SNOW, or WET SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET, or SLIPPERY WET, or SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY, or FROST; 3) DEPTH ((depth of deposit) MILLIMETRES or NOT REPORTED); 4) COVERAGE ((number) PER CENT or NOT REPORTED); 5) ESTIMATED SURFACE FRICTION (GOOD, or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR, or LESS THAN POOR); 6) AVAILABLE WIDTH (number) METRES; 7) LENGTH REDUCED TO (number) METRES; 8) DRIFTING SNOW; 9) LOOSE SAND; 10) CHEMICALLY TREATED; 11) SNOWBANK (number) METRES [LEFT, or RIGHT, or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRE LINE;
--	--

12) TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) SNOWBANK (<i>number</i>) METRES [LEFT, or RIGHT, or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRE LINE;
13) ADJACENT SNOWBANKS;
14) TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) POOR;
15) APRON (<i>identification of apron</i>) POOR;
16) Plain language remarks;
b) [(<i>location</i>)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (<i>number</i>) NOT CURRENT;
c) LANDING SURFACE (<i>condition</i>);
d) CAUTION CONSTRUCTION WORK (<i>location</i>);
e) CAUTION (<i>specify reasons</i>) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [(<i>number</i>)];
f) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (<i>position and any necessary advice</i>);
g) BRAKING ACTION REPORTED BY (<i>aircraft type</i>) AT (<i>time</i>) GOOD (or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR);
h) TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) WET [or STANDING WATER, or SNOW REMOVED (<i>length and width as applicable</i>), or CHEMICALLY TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES or LOOSE SAND)];
i) TOWER OBSERVES (<i>weather information</i>);
j) PILOT REPORTS (<i>weather information</i>).

ATS-instruks 17, Daglig ledelse af en lufttrafiktjenesteenhed, ændres som følger:

- Pkt. 1.2 affattes som følger:
1.2 For lufttrafiktjenesteenheder i Danmark gælder alene pkt. 2.1, 2.1.1, 2.3, 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.4, 4.1.1.1, 4.1.1.2, 4.1.1.3, 4.1.1.6, 4.2.1, 5.2, 5.3, 5.4 samt Tillæg A og Tillæg B, jf. dog pkt. 1.3.
- Punkterne 2.3 til og med 2.3.4 affattes som følger:

2.3 Lokale ATS-instrukser supplerer Trafikstyrelsens ATS-instrukser, og skal indeholde bestemmelser vedrørende lokale forhold og lokale aftaler, herunder, hvor relevant, aftaler med den lokale flyvepladsoperatør.

2.3.1 Lokal ATS-instruks skal, hvor relevant, angive at lufttrafiktjenesteenheden straks skal underrette den lokale flyvepladsoperatør, om en "speciel air-report", der er modtaget via talekommunikation, som vedrører en bremsevirkning, der ikke svarer til den rapporterede.

Anm.: Krav til piloten om at rapportere til lufttrafiktjenesten om en bremsevirkning, der ikke svarer til den rapporterede, fremgår af ATS-instruks 2, pkt. 10.3.1, litra i).

2.3.2 Samarbejdsaftaler med andre lufttrafiktjenesteenheder skal reflekteres i lokal ATS-instruks.

2.3.3 Lokale aftaler om håndtering af flyvning med droner i kontrolzoner skal indarbejdes i lokal ATS-instruks og skal baseres på de bestemmelser der er anført i Tillæg B.

Anm.: ATS-instruks 5, afsnit 1.4 angiver operationelle bestemmelser vedrørende flyvning med droner inden for kontrolzonen.

2.3.4 Lokal ATS-instruks, samt rettelser hertil, skal fremsendes til Trafikstyrelsen samt til lufttrafiktjenesteenhedens danske samarbejdspartnere.

Anm. 1: Til samarbejdspartnere kan fremsendes relevante uddrag af lokal ATS-instruks, hvis dette er mere hensigtsmæssigt.

Anm. 2: Tekniske manualer og betjeningsvejledninger fremsendes ikke.

Gengivelse af informationer om GRF fra Trafikstyrelsens høringsbrev af 23. august 2021

Nedenstående er en gengivelse af indledningen til Trafikstyrelsens høringsbrev af 23. august 2021 om ændringer til ATS-instrukser gældende for Færøerne og Grønland pr. 4. november 2021 (TS sagsnr.: 2021-015051) med oplysninger om:

- Baggrund;
- GRF - kort fortalt;
- GRF-processen ift. ATS; og
- GRF - yderligere information.

Baggrund

ICAO's Air Navigation Commission godkendte i foråret 2016 amendment nr. 7 til ICAO PANS-ATM (Doc 4444), og godkendelsen blev offentliggjort ved ICAO SL 054e af 23. juni 2016. Amendment nr. 7 indeholder Amendment 7-A og 7-B, hvor sidstnævnte omhandler ændringer til ICAO's regelsæt som konsekvens af gennemførelsen af GRF, jf. også AIC Denmark A 05/18 (og AIC Færøerne og Grønland A 04/18).

Amendment 7-B (GRF) var oprindeligt planlagt til ikrafttrædelse den 5. november 2020, men pga. COVID-19 pandemiens påvirkning af Stater og industrien, blev ikrafttrædelsesdatoen skubbet til 4. november 2021, jf. ICAO SL 073e af 30. juli 2020.

Amendment 7 B (GRF) gennemføres på ATM/ANS-området i EU's regelsæt for ATM/ANS via EU-forordningerne 2017/373 (ATM/ANS) og 923/2017 (SERA), dog med anvendelsesdato den 12. august 2021, jf. hhv. EU-forordning 2020/1177 og ED Decision 2020/016/R.

Trafikstyrelsen har efter aftale med Flyverkommandoen og Naviair besluttet at videreføre de fælles civile/militære ATS-instrukser som et supplement til EU's lovgivning på ATM/ANS-området, idet det bemærkes, at ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelse af en forordnings bestemmelser i ATS-instrukserne er udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.

Ændringerne til ICAO PANS-ATM og EU-forordningerne 2017/373 (ATM/ANS) og 923/2017 (SERA) angående GRF medfører således ændringer til ATS-instrukserne, som - ift. Danmark - har virkning pr. 12. august 2021.

GRF - kort fortalt

Den grundlæggende ændring foranlediget af Global Reporting Format (GRF) er at rapporteringen af banens overfladeforhold, herunder oplysninger om bremsevirkning (friktionskoefficienter), erstattes af en rapport om banens tilstand (Runway Condition Report (RCR)), som indeholder en vurdering foretaget af flyvepladsoperatøren når der forekommer vand, sne, snesjap, is eller rim på banen. Denne vurdering udtrykkes ved en kode for banens overfladetilstand (runway condition code (RWYCC)), som, via SNOWTAM og ATS eller ATIS, rapporteres til piloter. RWYCC rapporteres af flyvepladsoperatøren for hver tredjedel af banen i rækkefølge af retningen set fra laveste banenummer, hvorimod ATS/ATIS rapporterer RWYCC til piloten i rækkefølge af banens start- eller landingsretning.

RWYCC gør det muligt for piloten at beregne luftfartøjets præstationsevne ifm. landing og start, baseret på oplysninger fra flyproducenten for den pågældende luftfartøjstype. Derved kan piloten udlede den nødvendige landings- og startdistance under de gældende forhold.

RCR, som udover RWYCC og beskrivelsen af banens overflade med angivelse af dybde for vand, sne og snesjap samt dækningsgrad af alle de ovenfor nævnte kontaminanter, vil være flyvepladsoperatørens bedste vurdering af banens overfladetilstand. Andre relevante oplysninger, herunder evt. special air-reports modtaget fra piloter, vil blive taget i betragtning af flyvepladsoperatøren mhp. ajourføring af RCR.

Indførelsen af GRF-konceptet vil tillige medføre at MOTNE-koden om baneforhold sidst i METAR-meldinger udgår.

Dog vil publicering af friktionsmålinger/bremsekoefficienter ift. Færøerne og Grønland, i perioden efter 4. november 2021, kunne forekomme i situationsbevidsthedsdelen af RCR når det forekommer.

GRF-processen ift. ATS

Fra flyvepladsoperatøren via ATS til pilot:

Flyvepladsoperatøren udarbejder i tilfælde af vand, sne, snesjap, is eller rim på banen, samt ved ændringer hertil iht. fastlagte kriterier, en rapport om banens tilstand (runway condition report (RCR)); rapporten indeholder en kode for banens tilstand (runway condition code (RWYCC)) og en beskrivelse af banens overflade, som rapporteres til ATS-enheden, som videreformidler de modtagne oplysninger til piloten ved anvendelse af fraseologien under punktet "Aerodrome information" / "Flyvepladsinformationer" i ATS-instrukts 14, eller via ATIS.

Det vil endvidere fremgå af RCR om der er tale om en op- eller nedgradering af RWYCC - en oplysning, som skal tilgå piloten.

Opmærksomheden henledes på, at en sådan oplysning om op- eller nedgradering skal oplyse piloten om, at RWYCC er en anden end den kode som piloten, ift. de aktuelle overfladeforhold, kan uddrage af banetilstands-vurderingsmatricen (Runway Condition Assessment Matrix (RCAM)). Af RCAM-matricen fremgår kriterier for vurdering af banens tilstand (RWYCC 6 - 0) samt kriterier for op- og nedgradering.

For yderligere baggrundsoplysninger om op- eller nedgradering mv. henvises til Bilag 2 til høringsbrevet.

Fra pilot via ATS til flyvepladsoperatøren:

Når en pilot via talekommunikation på baggrund af RCAM, i form af en special air-report rapporterer at den oplevede bremsevirkning på banen ikke er så god som den rapporterede, skal ATS-enheden straks underrette flyvepladsoperatøren, som pba. en evt. ny vurdering af banetilstanden vil foranledige en revideret RCR.

GRF - yderligere information

Referencer:

- ICAO:
 - PANS-ATM,
 - PANS-AIM,
 - PANS-Aerodromes, herunder specifikt:
 - a) Table II-2-3, Assigning a runway condition code (RWYCC),
 - b) Table II-2-4, Correlation of runway condition code and pilots reports of runway braking action, og
 - c) Table II-2-5, Runway condition assessment matrix (RCAM)
 - CIR 355, Assessment, Measurement and Reporting of Runway Surface Conditions.
- EU-forordningerne, alle med senere ændringer:
 - 923/2012 (SERA),
 - 2017/373 (ATM/ANS),
 - 139/2014 (ADR), og
 - 2020/1177 (EU-gennemførelse af GRF pr. 12. august 2021).
- AIP-ændringer, i form af opdateret Sneplan mv.
- [ICAO ATIS Flyer vedr. GRF v2.0](#)
- [EASA SIB No. 2021-12R1](#) af 3. september 2021
- [EASA SIB No. 2021-15](#) af 27. september 2021.