

PROCEDURER OCH FRASEOLOGI FÖR BORÅS FLYGPLATS

1

ALLMÄNT

Flygplatsen har en rullbana 04-22 med en längd av 800 m mellan trösklarna. Startförlängnings och utrullningsområden finns i båda banändarna. Banan är försedd med banljus som tänds med värvåg 10 sek Frq 123.525 MHz. Ett grässtråk finns öster om rullbanan och används i första hand för segelflygverksamhet. Grässtråket har en längd av 800 m. En taxibana parallell med rullbanan sträcker sig från västra stationsplattan till banända 04. Taxiprocedurerna och procedurer för flygplansrörelser på flygplatsens stationsplattor och taxibanor beskrivs senare i dokumentet. Taxibana A är försedd med centrumlinje samt kantmarkering i form av dubbel gul linje för att markera gräns mellan bärig och icke bärig yta. Taxibana är också markerad med reflexkäppar för mörkeroperationer. Västra stationsplattan är försedd med taxiliner samt streckad gul linje för markering av hinderfrihet mot taxande flygplan. Se bild 2. Hinderfriheten är anpassad för flygplan med referenskod A spännvidd max 15 m. Notera att motorseglare klassas som segelflygplan och inte ingår i referenskodsystemet. Hinderfrihet kan därför inte garanteras om spännvidden överstiger 15m. Östra stationsplattan är försedd med taxilinj från taxibana C.

BORÅS FLYGPLATS ESGE

Lat / Long N 57°41'44 / E 012°50'34 Frq 123.525MHz



Enhet
Borås Flygplats

Upprättad av
Anders Rudsmark 0738-515392

Referens



Bild 1

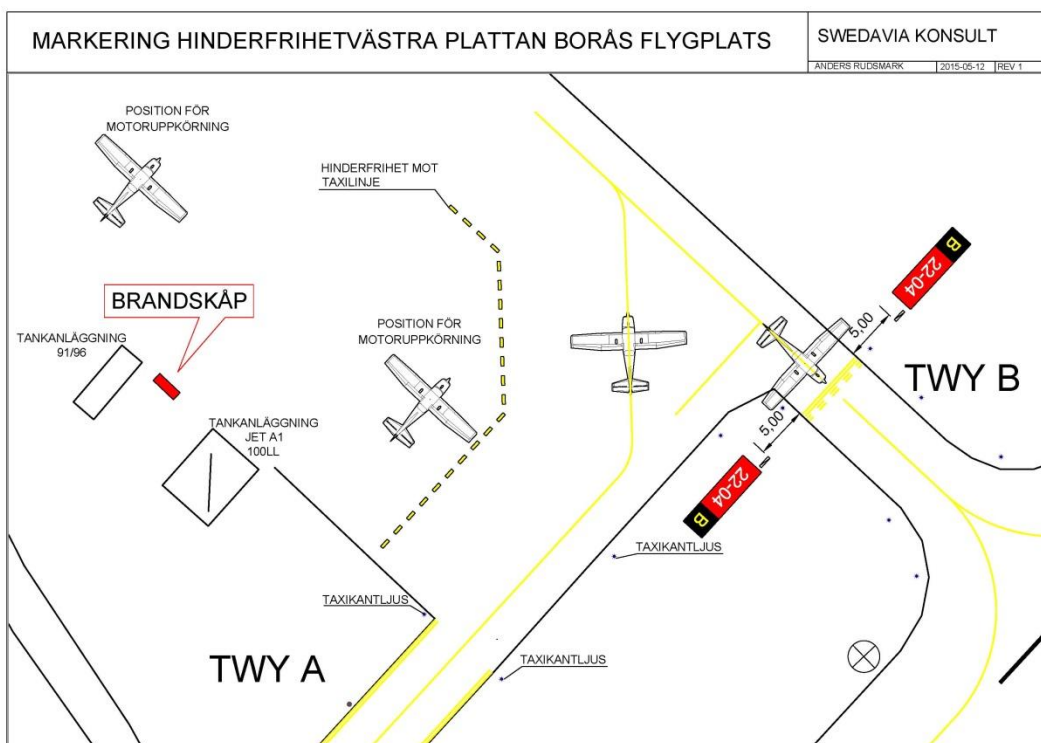


Bild 2

2 BENÄMNINGAR STATIONSPLATTOR

Stationsplattorna benämns enligt följande:

Plattan på västra sidan (motorsidan)	"VÄSTRA PLATTAN"
Plattan på östra sidan (segelsidan)	"ÖSTRA PLATTAN"

3 BENÄMNING AV TAXIBANOR

Då det tillkommit en taxibana och det nu finns 3 taxibanor på flygplatsen har dessa namngivits och benämnas enligt följande:

Taxibana mellan västra stationsplattan och banända 04	TWY A (ADAM)
Taxibana mellan västra stationsplattan och rullbana	TWY B (BERTIL)
Taxibana mellan östra stationsplattan och banända 22	TWY C (CESAR)

Taxibanor och rullbana är försedda med positions och avfartsskyltar enligt bild 3.

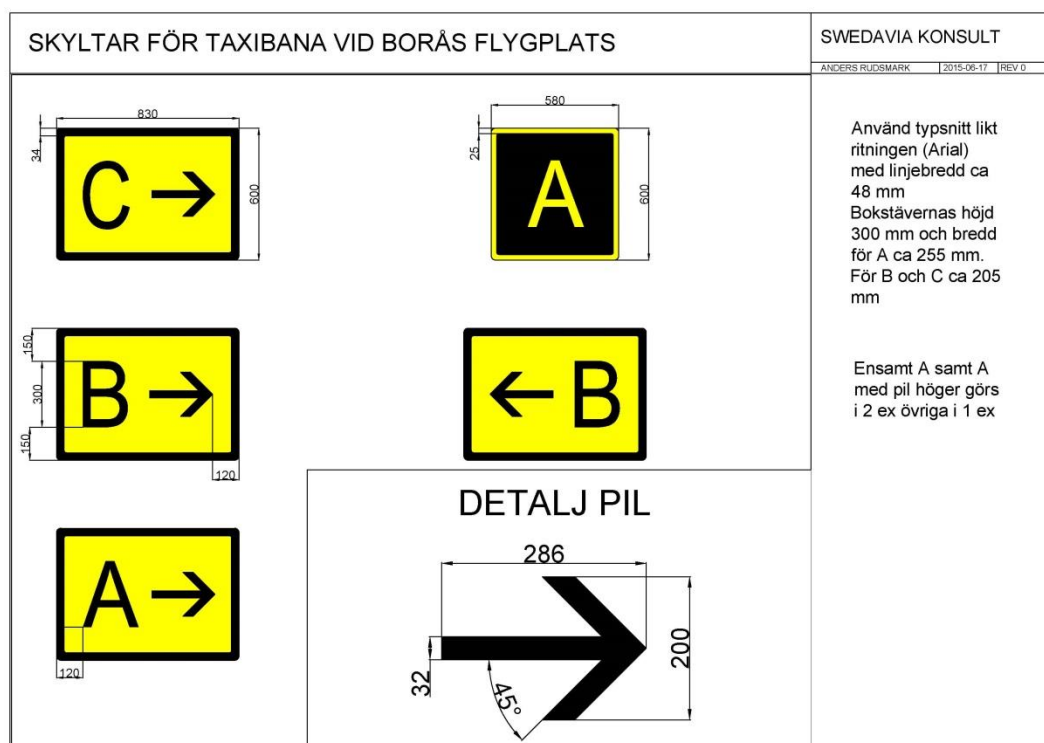


Bild 3

4

BENÄMNING VÄNTPLATSER

Tre väntplatser finns och benämns enligt följande:

Väntplats vid banända 04	”Väntplats 04”
Väntplats vid västar stationsplattan	”Väntplats B (BERTIL)”
Väntplats vid östra stationsplattan	”Väntplats C (CESAR)”

Väntplatserna är försedda med väntplatsskyltar enligt bild 4 och 5 nedan. Skyltarna vid väntplats 04 och B är belysta och skylt vid väntplats C är målad på mark. De belysta skyltarna tänds i samband med banbelysningen.

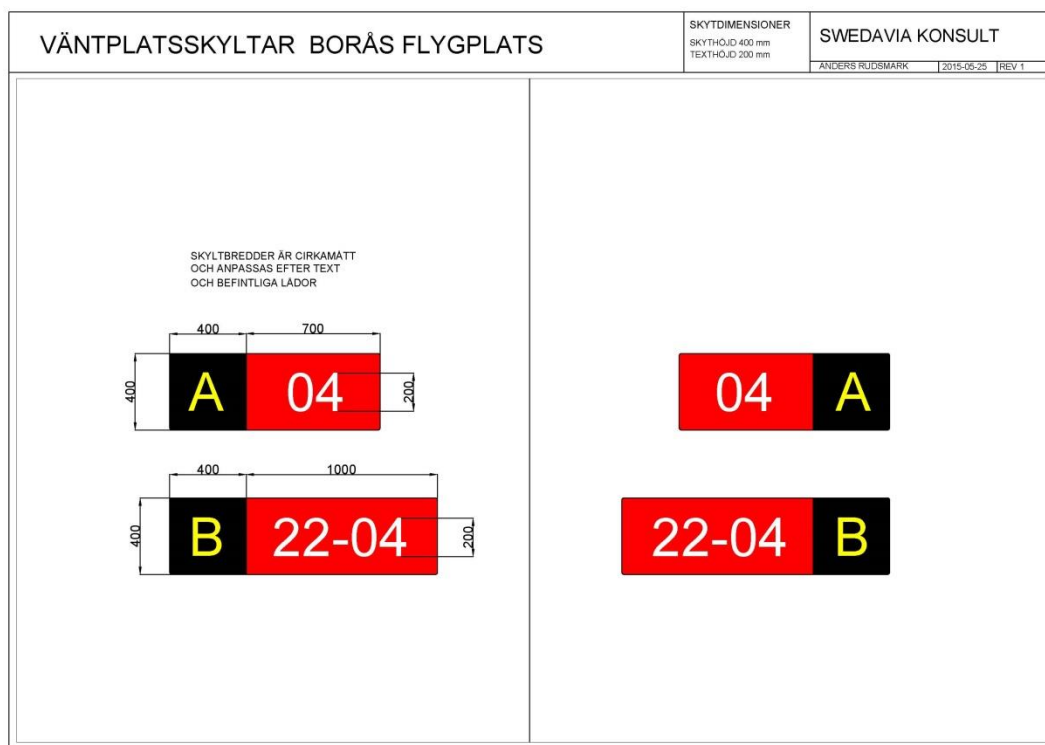


Bild 4

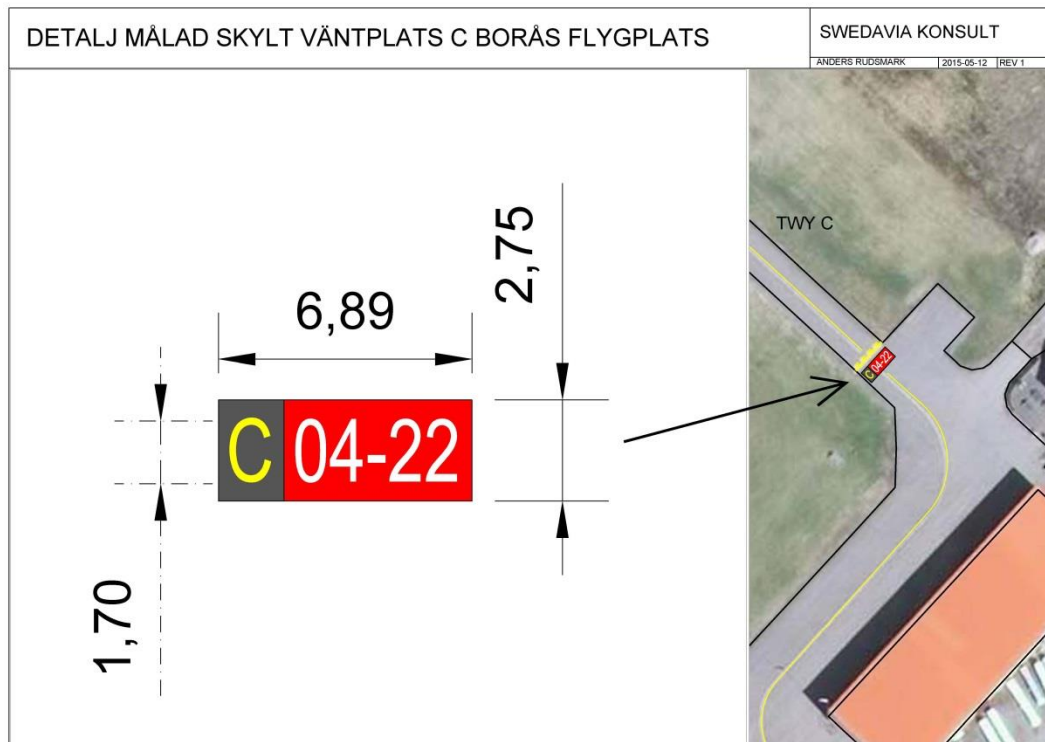


Bild 5

5

PROCEDURER PÅ VÄSTRA STATIONSPLATTAN

Taxilinje har målats från taxibana A vilken ansluter mot taxilinje från taxibana B för taxning till och från övre delen av plattan. En kort taxilinje har målats mot taxilinje B. Denna skall användas vid taxning från A till B eller tvärt om. Gul streckad väntplatsmarkering har målats för att ange hinderfrihet mot taxande flygplan på taxilinjerna. Se bild 6. Uppställning av flygplan skall alltså ske på den hinderfria sidan om denna linje. Hinderfriheten är anpassad för flygplan med referenskod A spännvidd max 15 m. Notera att motorseglare klassas som segelflygplan och inte ingår i referenscodsystemet. Hinderfrihet kan därför inte garanteras om spännvidden överstiger 15m.

Placera/parkera flygplanen längs hangarportarna (se bild 6) för att undvika att sand, smuts, vatten mm. blåses in i hangarerna vid uppstart och kupering. Även om portarna är stängda virvlar sand och smuts upp och letar sig in mellan och under hangarportarna och lägger sig på våra flygplan.

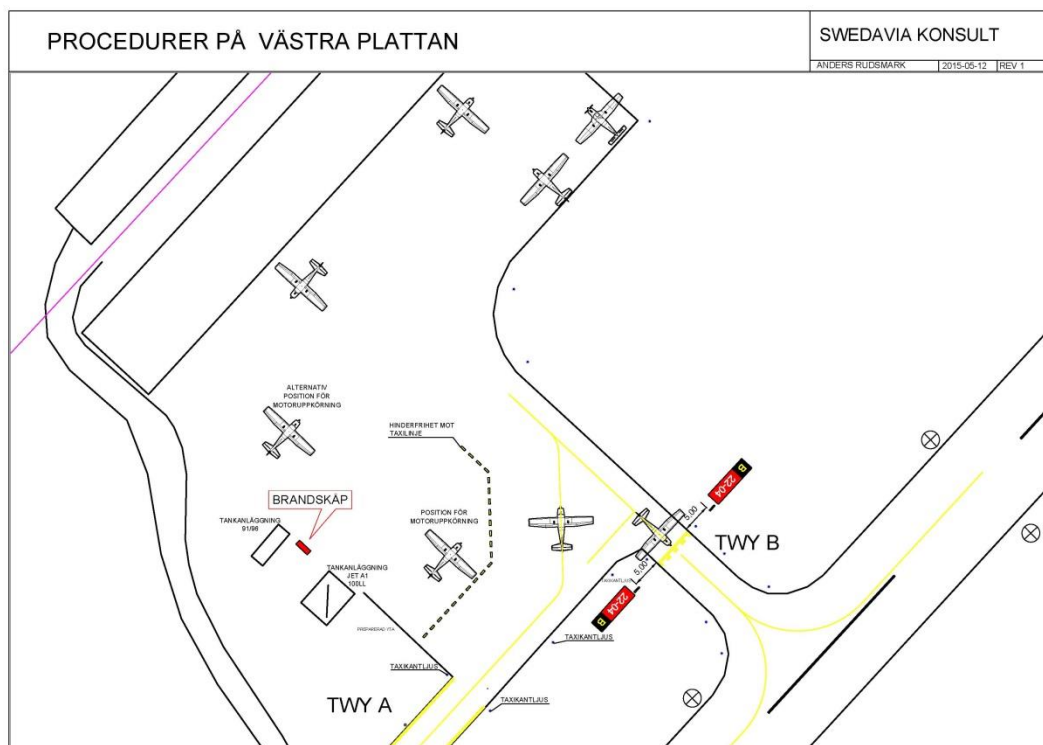


Bild 6

5.1

Motoruppkörningsplats

Motoruppkörning på plattan skall ske på plats enligt bild 7 nedan. Flygplanet är då hinderfritt mot taxande flygplan till och från A. Ytan bakom flygplanet är preparerad så att erosion av propellervinden ej uppstår. Alternativt kan motoruppkörning ske vid ordinarie väntplatslägen förutsatt att annan trafik ej hindras. Motoruppkörning kan i undantagsfall, eller då ordinarie motoruppkörningsplats är upptagen, göras vid alternativ position väster om tankanläggning 91/96 enligt bild 7. Om man på grund av kraftig vind behöver göra motoruppkörning med nosen i vindriktningen ska detta i första hand göras vid ordinarie motoruppkörningsplats. Man skall beakta så att propellervind ej riktas mot bakomvarande parkerat eller taxande flygplan eller personer. Rikta ej heller flygplanet så att propellervinden träffar byggnader, tankanläggningar eller övriga känsliga föremål vid motoruppkörning. Sand, smuts och vatten letar sig lätt in och kan förstöra utrustning.

Enhet
Borås Flygplats

Upprättad av
Anders Rudsmark 0738-515392

Referens

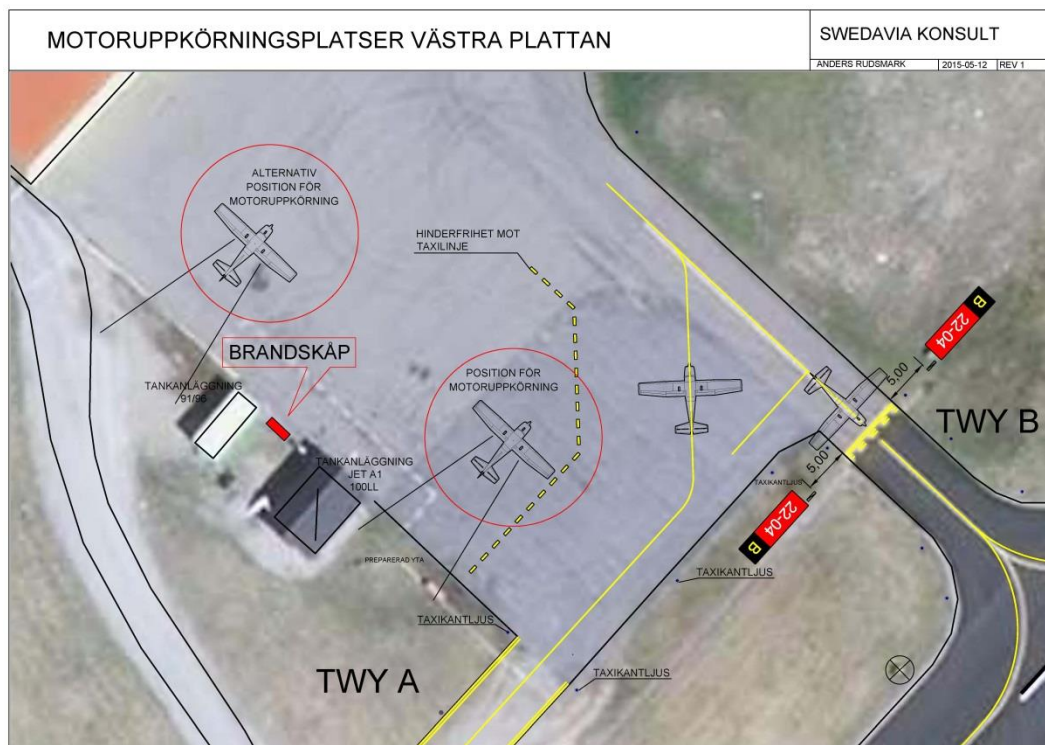


Bild 7

6 TAXNINGSMÖNSTER

6.1 Start bana 22 från västra plattan

Motoruppkörning på motoruppkörningsplats/väntplats B därefter uppställning bana 22.

6.2 Start bana 22 från östra plattan

Motoruppkörning på östra plattan/väntplats C. Därefter uppställning bana 22. Ha god uppsikt på landande segelflygplan/flygplan till grässtråket.

6.3 Start bana 04 från västra plattan

Taxning via taxibana A till väntplats 04. Därefter uppställning på bana 04. Motoruppkörning sker normalt på motoruppkörningsplats men kan utföras vid väntplats 04 om bakomvarande trafik ej hindras.

6.4 Start bana 04 från östra plattan

Taxning sker via taxibana C – banan - B - A till väntplats 04. Taxning via banan kan ske om övrig trafik ej hindras. Motoruppkörning kan göras vid östra plattan, motoruppkörningsplats på västra plattan eller vid väntplats 04 beroende på taximönster och trafikbild.

6.5 Landning bana 22 och taxning till västra plattan

Efter landning lämnar flygplanet banan och taxar via taxibana A till västra plattan. Skall upprepade start och landningar göras taxar flygplanet till väntplats B för ny uppställning bana 22. Återtaxning via banan får endast ske om övrig trafik ej hindras.

6.6 Landning bana 22 och taxning till östra plattan

Efter landning lämnar flygplanet banan och taxar via taxibana A till väntplats B därefter fortsatt taxning via banan och taxibana C till östra plattan. Återtaxning via banan får endast ske om övrig trafik ej hindras.

6.7 Landning bana 04 och taxning till västra plattan

Flygplanet lämnar banan via taxibana B till västra plattan. Om flygplanet efter landning rullar förbi taxibana B vänder flygplanet och taxar via banan och taxibana B till Västra plattan. Om upprepade start och landningar skall göras taxar flygplanet via taxibana B - plattan - A till väntplats 04 för ny uppställning. Återtaxning via banan får endast ske om övrigtrafik ej hindras.

6.8 Landning bana 04 och taxning till östra plattan

Efter landning lämnar flygplanet banan och taxar via taxibana C till östra plattan.

6.9 Taxning mellan plattorna

Skär via taxibana B, C och rullbana.

7 STARTFÖRLÄNGNING OCH UTRULLNINGSSOMRÅDEN

Startförlängnings och utrullningsområden finns i båda banändarna. Dessa ligger utanför banans trösklar och är i söder 65m och i norr 80m. Områdena är markerade med riktningspilar som pekar mot tröskeln för respektive bana samt reflexkäppar som markerar beläggningskanterna runt området. Banans trösklar är på grund av införandet av startförlängningarna markerade med en tvärgående vit linje. Banan är försedd med nedfällda röda banändljus i banändan vilken sammanfaller med tröskellinjen. Slutet på respektive utrullningsområde är förutom reflexkäppar försedda med röda ljus. Dessa är placerade ca 2m utanför beläggningskanten. Trösklarna är försedda med wingbarljus på var sida om tröskel.

Enhet
Borås Flygplats

Upprättad av
Anders Rudsmark 0738-515392

Referens



Bild 8

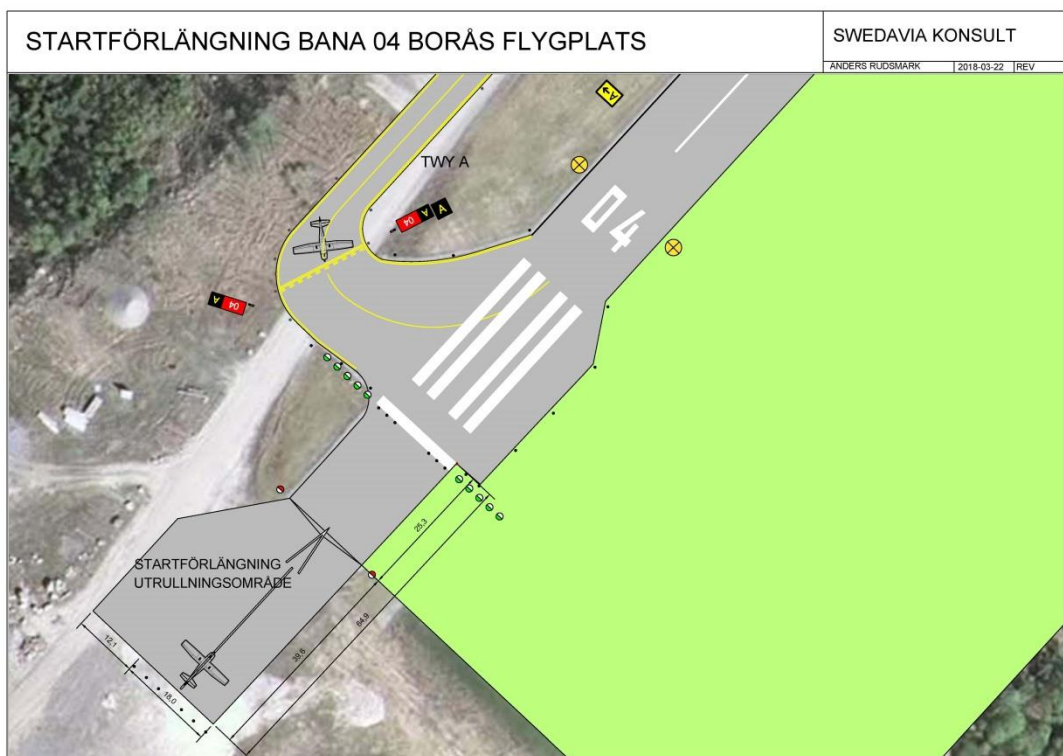


Bild 9

7.1 Procedur vid uppställning på banan

Uppställning på startförlängning sker via "backtrack" från respektive väntplats. Detta skall tydligt rapporteras då man uppehåller sig på banan längre tid än vid start från normal position. En tydlighet är här viktig för att annan trafik ska kunna planera och anpassa sig. Det är upp till varje befälhavare att bestämma om start ska ske från startförlängning eller från normal startposition. Exempel på fraseologi finns under kapitel 10.

7.2 Procedur vid landning

Landning ska planeras med sättning tidigast på tröskelmarkeringarna efter tröskellinjen och ska inte ske i startförlängningsområdet.

8 TRAFIKVARV

Det finns 3 olika rekommenderade trafikvarv. Ett för respektive trafikslag, Motor, UL och Segel, För landning bana/stråk 22 används vänstervarv för samtliga trafikslag. För landning i riktning 04 används vänstervarv med undantag för segelflygplan och motorsegelflygplan som avser landa på grässtråket. Dessa tillämpar högervarv. Se bild 10. Trafikvarvshöjden är normalt 1600 FT MSL. För segelflygplan gäller särskilda höjder.

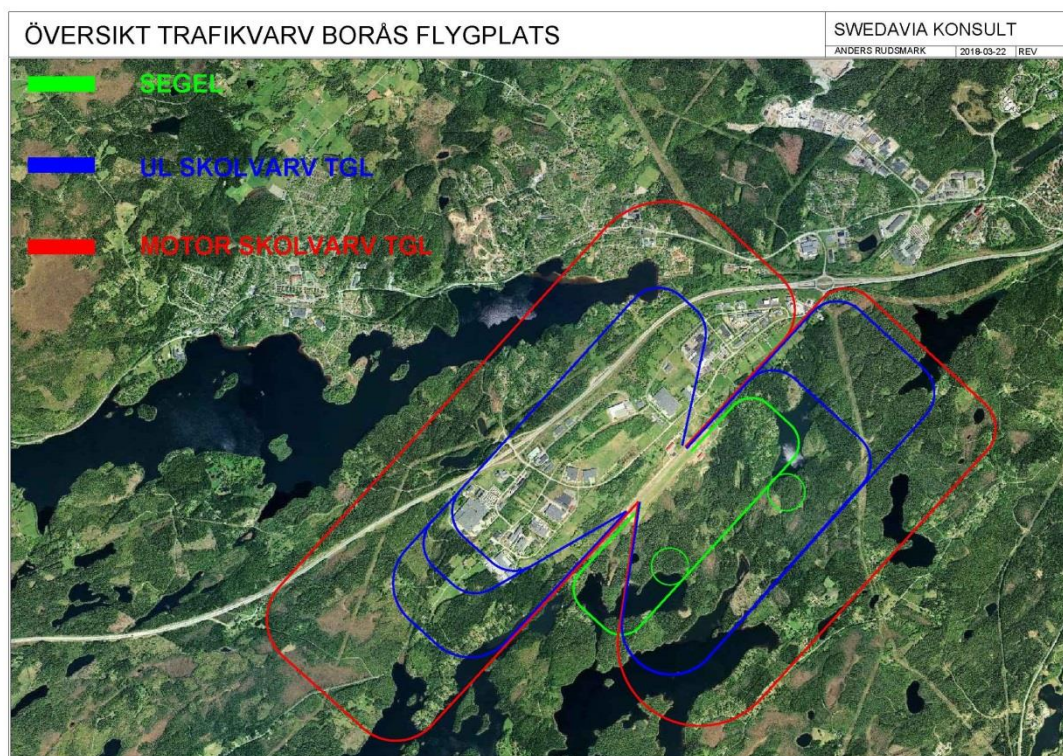


Bild 10

9

INPASSERINGSPUNKTER

2 inpasseringspunkter finns för angöring av trafikvarv. Rydboholm samt Stenbrottet. Rydboholm används för angöring till trafikvarv bana 22 och Stenbrottet för angöring bana 04. Se bild 11. Inpassering ska om möjligt ske på lägst 2100 FT MSL. Angöring från andra riktningar ska tydligt rapporteras.

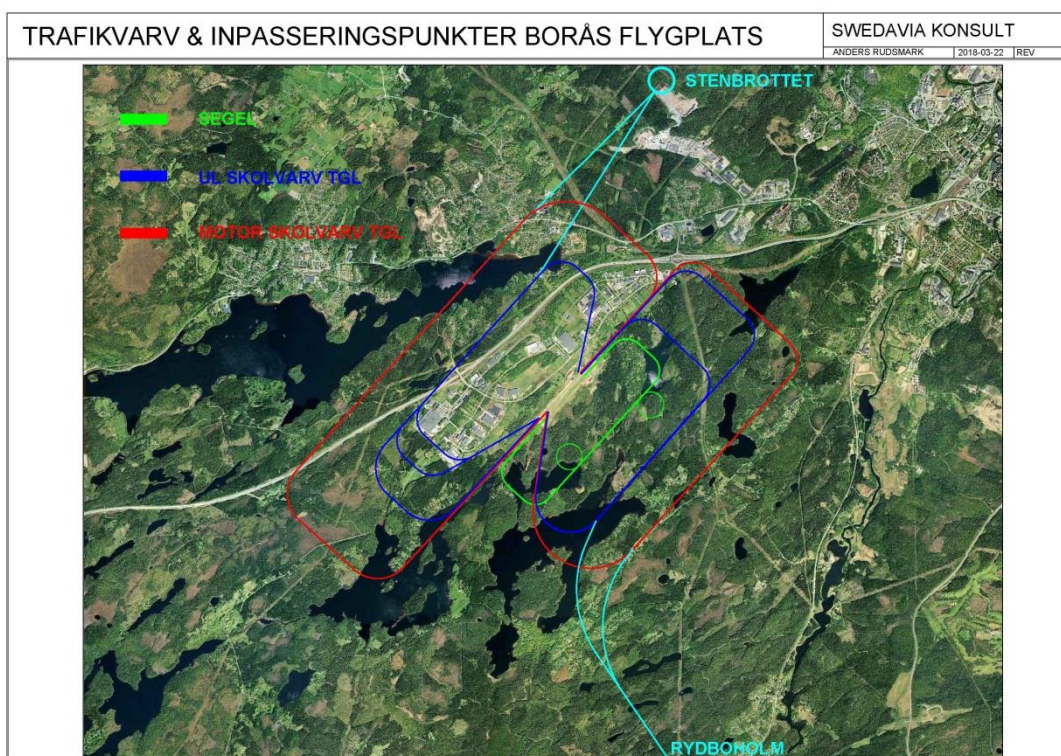


Bild 11

10

FRASEORLOGI

För att möjliggöra ett säkert och effektivt trafikflöde är det viktigt att en enhetlig fraseologi används. Viktigt är att använda rätt fraseologi för landning på **bana** respektive **stråk**. Bana används vid användning av rullbanan (asfalt) och stråk används vid användning av grässtråket. Vid avvikande färdväg efter start skall detta tydligt meddelas i samband med startmeddelandet. Segelflygplan anmäler inträde i nedflygningssektor samt medvindslinje och lägger till ordet **segelflygplanet** i meddelandet före registreringsbeteckningen. Segelflygplan rapporterar normalt inte bas och final. Förkortad fraseologi kan användas för att minska belastningen på

frekvensen. *Borås Radio* kan förkortas till endast *Borås*. Positionsrapportering i samband med taxning kan utelämnas. Se alternativt anrop. Nedan följer ett antal exempel:

På plattan

Borås Radio S-BC förbindelseprov
Borås Radio S-BC taxar till motoruppkörningsplats/väntplats

Vid start

Borås Radio S-BC står på västra plattan taxar via A till väntplats 04
Borås Radio S-BC taxar via A till väntplats 04 (alternativt anrop)
Borås Radio S-BC står på västra plattan och taxar till väntplats B
Borås Radio S-BC taxar till väntplats B (alternativt anrop)
Borås Radio S-BC står på väntplats C korsar banan och taxar via-B-A till väntplats 04
Borås Radio S-BC står på östra plattan väntplats C

Uppställning

Borås Radio S-BC står på väntplats B ställer upp bana 22
Borås Radio S-BC ställer upp bana 22 (alternativt anrop)
Borås Radio S-BC står på väntplats C ställer upp bana 22
Borås Radio S-BC ställer upp bana 22 (alternativt anrop)
Borås Radio S-BC ställer upp bana 04

Uppställning på banförlängning

Borås Radio S-BC står på väntplats B ställer upp på banförlängning bana 22
Borås Radio S-BC ställer upp på banförlängning bana 22 (alternativt anrop)
Borås Radio S-BC står på väntplats C ställer upp på banförlängning bana 22
Borås Radio S-BC ställer upp på banförlängning bana 22 (alternativt anrop)
Borås Radio S-BC står på väntplats 04 ställer upp på banförlängning bana 04
Borås Radio S-BC ställer upp på banförlängning bana 04 (alternativt anrop)

Uppställning via banan

Borås Radio S-BC står på väntplats B taxar via banan och ställer upp bana 04 (om TWY A ej är tillgänglig)
Borås Radio S-BC står på väntplats C taxar via banan och ställer upp bana 04 (om TWY A ej är tillgänglig)

Start

Borås Radio S-BC startar bana 04/22 (om avvikelse från normal vänstersväng efter start planeras ska detta rapporteras ex. *svängar höger efter start*)
Borås Radio S-YA startar med släp stråk 04/22 (om avvikelse från normal vänstersväng efter start planeras ska detta rapporteras ex. *svängar höger efter start*)

Enhet
Borås FlygplatsUpprättad av
Anders Rudsmark 0738-515392

Referens

Lämna trafikvarv

Borås Radio S-BC lämnar trafikvarvet åt söder.
Borås Radio S-BC lämnar trafikvarvet mot Borås.

Inpassering

Borås Radio S-BC Rydboholm 2100FT avser ansluta medvind bana 22
Borås Radio S-BC kommer in från nordväst 2100FT avser korsa fältet och ansluta medvind bana 22
Borås Radio S-BC Stenbrottet 2100FT avser ansluta medvind bana 04

Trafikvarv

Borås Radio S-BC medvind bana 04/22
Borås Radio S-BC bas bana 04/22
Borås Radio S-BC final bana 04/22 för studs o gå/fullstopp
Borås Radio S-YA final **stråk** 04/22
Borås Radio segelflygplanet S-IF går mot nerflygningssektor **stråk** 04/22 (ca 1 till 2 minuter för inträde i nerflygningssektorn)
Borås Radio **segelflygplanet** S-IF medvind **stråk** 04/22

Efter landning 22 och ny start

Borås Radio S-BC lämnat banan och taxar via A till väntplats B

Efter landning 04 och ny start

Borås Radio S-BC lämnat banan via B och taxar via A till väntplats 04

Återtaxning via banan

Borås Radio S-BC taxar via banan till västra plattan
Borås Radio S-BC taxar via banan till östra plattan
Borås Radio S-BC taxar via banan och ställer upp bana 04/22

Uppställning via banan

S-BC står vid väntplats B ställer upp 04 via banan
S-BC står vid väntplats C ställer upp 04 via banan

Taxning mellan plattorna

Borås Radio S-BC taxar via B - banan - C till östra plattan
Borås Radio S-BC taxar via C - banan - B till västra plattan

Lämnat banan

Borås Radio S-BC lämnat banan och taxar via A till västra plattan
Borås Radio S-BC lämnat banan via B/C

(Banan anses vara fri först när väntplatsmarkeringen har passerats)

Fraseologi för segelflygplan vid målgång efter sträckflygning

Borås Radio S-MY kommer in från söder avstånd 10 km 800m sjunkande

Därefter ordinarie fraseologi för landning enligt ovan

Borås Radio segelflygplanet S-MY går mot nerflygningssektor **stråk** 04/22 (ca 1minut)

Borås Radio **segelflygplanet** S-MY medvind **stråk** 04/22

11**BANA I ANVÄNDNING**

Vinden styr vilken bana som ska vara i användning. Vid rak sidvind ska den bana användas som ger sidvind från vänster. Om verksamhet pågår. Ex skolning TGL, segelflygverksamhet mm. ska tillkommande verksamhet anpassa sig till den banriktning som används. Vid tveksamma fall, och när risk för operationer på kontrabana finns, ska god kommunikation och koordination upprätthållas. Vid pågående segelflygverksamhet har normalt bogserföraren en bestämmande roll vad gäller banriktning för segelflygverksamheten. Dock bör det påpekas att det alltid är befälhavaren för respektive flygplan som har det fulla ansvaret för att starter och landningar sker säkert.

12**PARALLELLA OPERATIONER**

Rullbanan och grässtråket är inte separerade för att tillåta simultana operationer. Det innebär om verksamhet pågår på både rullbana och grässtråk måste dessa tids/djupledssepareras. Separationen ska planeras så att flygplan inte ska kunna komma i konflikt med varandra på final vid landning, start eller ev. omdrag. Landande flygplan har normalt företräde framför startande och segelflygplan har i luften företräde framför övriga motordrivna flygplan. Taxning på rullbanan kan ske samtidigt som landning/start sker från grässtråket. Dock med skärpt uppmärksamhet.

Situationer att beakta:

Segelflygplan i trafikvarv samtidigt som annan motordriven trafik är på final.
Flygplan på final till rullbana och start med bogsersläp på grässtråk