

c. Som led i udbygningen af Københavns lufthavn i henhold til lov nr. 126 af 16. april 1957 blev der anskaffet 1 sneslynge, 2 store snepløve og 4 traktorer med læsseapparat samt 2 traktorer med vendbare fejekoste til snerydning i overensstemmelse med den hidtil fulgte fremgangsmåde, der gik ud på, at sneen på startbanerne først pløjedes op i volde, som, efter at disse havde nået en passende størrelse, fjernedes ved hjælp af sneslynger, hvorefter man til sidst fejede banen med traktorfejekoste.

Denne fremgangsmåde er imidlertid ikke længere tidssvarende, idet den moderne jetdrevne luftfartøjstype, der i dag udgør grundstammen i ruteselskabernes luftflåde, stiller langt større krav med hensyn til renholdelse af lufthavnens manøvreområde end oprindeligt forudset. Således kan tynde snelag, som i sig selv ikke repræsenterer nogen hindring for operationer på banerne, ikke længere tolereres, dels fordi sneen ved tilkørsel bliver meget glat og vanskelig at fjerne, og dels fordi den, når den smelter, bliver til sjap, der ligeledes betyder en nedsat bremsevirkning. Dette medfører, at man er nødsaget til at fjerne sneen, endnu medens den falder, ved anvendelse af metoder, der sikrer praktisk taget fuldstændig tørre og rene baner, medens man tidligere kunne vente med at rydde sneen, til den var ophørt at falde, eller endog lade den ligge, til den smeltede.

At kravene til renholdelse af lufthavnens manøvreområde er øget meget efter overgangen til jettrafik, fremgår af en henvendelse, som IATA i begyndelsen af 1963 rettede til ICAO med anmodning om assistance til at søge gennemføre en forbedring af forholdene, idet sidste vinters erfaringer havde afsløret betydelige mangler med hensyn til mulighederne for at imødekomme de krav, som regelmæssig lufttrafik stiller til banernes renholdelse for sne, slud og is, og erfaringerne fra sidste vinter har da også ført til anskaffelse af yderligere snerydningsmateriel i en række udenlandske lufthavne, f. eks. Arlanda lufthavn.

Dette almindelige krav om, at sne skal fjernes fra en lufthavns start- og landingsbaner på et så tidligt tidspunkt som muligt, har fået yderligere betydning for Københavns lufthavns vedkommende efter gennemførelsen af særlige støjrestriktioner, hvilket har medført, at hovedbane 04-22 i størst mulig udstrækning må holdes fri for sne for at undgå anvendelse af de øvrige baner.

Tidligere rådede man på Københavns lufthavn over et banesystem bestående af i alt 4 baner, hvilket gjorde det muligt for trafikledelsen under de allerfleste baneforhold at flytte trafikken fra én bane til en anden, således at snerydningsmandskabet uforstyrret kunne arbejde på én bane, medens trafikken blev afviklet på en anden; dette kan imidlertid efter gennemførelse af de nævnte støjrestriktioner ikke mere lade sig gøre.

Da starter og landinger af sikkerhedsmæssige hensyn ikke må foregå på en bane under rydning, må man enten udskyde fejningen til perioder, hvor der ingen trafik er, eller lade landende og startende luftfartøjer vente, til rydningen er afsluttet. Med den trafikfrekvens, der på visse tider af døgnet er på Københavns lufthavn, kan den førstnævnte metode ikke praktiseres uden betydelig risiko for, at rydningsaktionen forsinkes, og at Sweeperne kører fast i den i mellemtiden ophobede sne, hvilket i givet fald kan betyde lukning af pladsen i meget lang tid. For ikke at løbe en sådan risiko vil man derfor i de fleste tilfælde være tvunget til at lukke banen i den tid, rydningen varer.

På lov om tillægsbevilling for finansåret 1960-61 blev der bevilget et beløb af 573.000 kr. til anskaffelse af 3 kombinerede feje- og blæsemaskiner af typen Sicard. Denne type Sweeper kan effektivt rydde en bane i ca. 3 m's bredde, og de 3 Sweeper, der arbejder sammen, forskudt for hinanden, kan således rydde en bredde af ca. 9 m ved en enkelt gennemkørsel eller en bredde af ca. 18 m ved en dobbelttur. Da banerne på Københavns lufthavn i overensstemmelse med ICAO-standard har en bredde af 45 m, skal de 3 Sweeper gennemkøre en bane 4 gange, før den er fejlet ren for sne i en for banens benyttelse tilstrækkelig bredde af mindst 30 m. En gennemkørsel af den ca. 3.000 m lange bane 04-22 tager gennemsnitlig 15 min., hvilket vil sige, at en fuld-