



PHONE: 06 81661
FAX: 06 8166 2016
E-mail: aip@enav.it
Web: www.enav.it

AIP ITALIA

Servizio Informazioni Aeronautiche

ENAV S.p.A.

Via Salaria, 716 – 00138 Roma

AIC
A 2/21

1 JUL 2021

AIP Italia (Servizio Informazioni Aeronautiche) Direttore responsabile: Nicoletta Tomiselli
Reg. del tribunale di Roma n. 244 del 3 maggio 1985 - Stampa: Gemmagraf 2007 Srl Via Tor de Schiavi, 227 - 00171 Roma

A2 GLOBAL REPORTING FORMAT (GRF) PER LE CONDIZIONI DELLA SUPERFICIE DI UNA PISTA DI VOLO	A2 GLOBAL REPORTING FORMAT (GRF) FOR RUNWAY SURFACE CONDITIONS
<p>1. Introduzione</p> <p>La presente AIC è emanata a fini di informazione e orientamento. Fornisce orientamenti per quanto riguarda la circolare ICAO 355 ed i regolamenti UE 139/2014 e 2017/373 in considerazione delle imminenti modifiche relative all'attuazione del Formato di Comunicazione Globale (GRF) dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO). Questa AIC da sola non modifica, crea, emenda o permette deviazioni dai requisiti normativi.</p> <p>1.1 Data di Implementazione</p> <p>Il nuovo GRF dell'ICAO, incluso il nuovo formato SNOWTAM allegato alla presente AIC, entrerà in vigore in Italia e nello spazio aereo dell'EASA il 12 agosto 2021. Fino alla data e all'ora di entrata in vigore, le procedure per la valutazione e la segnalazione delle condizioni di pista e la pubblicazione dei messaggi SNOWTAM rimarranno invariate.</p> <p>2. Finalità</p> <p>2.1 Scopo del presente documento è introdurre e spiegare la prossima attuazione del GRF per la comunicazione delle condizioni di superficie della pista. L'attuazione del GRF si basa sulla metodologia di valutazione delle prestazioni al decollo e all'atterraggio (TALPA), sviluppata dalla Federal Aviation Administration (FAA) degli Stati Uniti.</p> <p>2.2 Il presente documento è inoltre messo a disposizione delle parti interessate nel settore dell'aviazione ai fini della trasmissione di informazioni sulla sicurezza del volo. Tutto il personale aeroportuale coinvolto nella valutazione delle condizioni della pista dovrebbe essere a conoscenza dell'imminente attuazione del nuovo GRF per la segnalazione delle condizioni della pista. Questo personale è incoraggiato ad utilizzare questa AIC per assisterli nella revisione di questo</p>	<p>1. Introduction</p> <p>This AIC is provided for information and guidance purposes. It provides guidance with respect to ICAO Circular 355 and EU Regulation 139/2014 and 2017/373 in consideration of upcoming changes related to the implementation of the International Civil Aviation Organization (ICAO) Global Reporting Format (GRF). This AIC on its own does not change, create, amend or permit deviations from regulatory requirements.</p> <p>1.1 Date of Implementation</p> <p>The new ICAO GRF including the new SNOWTAM format, attached to the present AIC, will be come into force in Italy and in the overall EASA airspace on 12 August 2021. Until the implementation effective date and time the procedures for assessing and reporting runway conditions and publication of SNOWTAM messages will remain unchanged.</p> <p>2. Purpose</p> <p>2.1 The purpose of this document is to introduce and explain the forthcoming implementation of the GRF for runway surface condition reporting. The implementation of GRF is based on the Take-off and Landing Performance Assessment (TALPA) methodology which was developed by the United States Federal Aviation Administration (FAA).</p> <p>2.2 This document is also being made available to the aviation stakeholders for the purpose of conveying flight safety information. All aerodrome personnel involved with runway condition assessment should be aware of the forthcoming implementation of the new GRF for runway condition reporting. These personnel are encouraged to utilize this AIC to assist them in reviewing this topic and to determine the applicability to their specific operations.</p>

argomento e per determinare l'applicabilità alle loro specifiche operazioni.

3. Applicabilità

3.1 Questo documento è applicabile a:

- a) Gestori aeroportuali di aeroporti certificati ai sensi del Regolamento (UE) n. 2018/1139 e del Regolamento (UE) n. 139/2014 e aeroporti certificati ai sensi del "Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti";
- b) ispettori dell'ENAC con responsabilità di certificazione e sorveglianza della sicurezza; e
- c) operatori del settore aeronautico in generale a fini di informazione. Il suo contenuto è di particolare interesse per i piloti, i flight dispatcher, il personale ATS e AIS, gli operatori aerei e gli operatori privati nonché gli operatori aerei stranieri.

Nota 1: gli esercenti di aeromobili (piloti, compagnie aeree, ecc.) sono tenuti ad acquisire le conoscenze necessarie per l'interpretazione delle informazioni in relazione ai dati relativi alle prestazioni forniti dal costruttore dell'aeromobile e ad immetterli nei sistemi di bordo nella misura necessaria.

Nota 2: I fornitori di ATS e AIS sono tenuti ad acquisire le conoscenze necessarie per l'interpretazione delle informazioni in relazione alle specifiche procedure ATS e AIS, per quanto necessario.

4. Descrizione delle modifiche

4.1 Le indicazioni contenute nel presente documento sono state ampiamente modificate in considerazione dei feedback ricevuti dall'ENAC dalle parti interessate derivanti dalle sperimentazioni del GRF e dagli specifici workshop che si sono tenuti durante l'inverno 2020-2021. Queste modifiche riguardano tutte le parti del documento e quindi non sono elencate singolarmente. I gestori aeroportuali dovrebbero rivedere il presente documento nella sua interezza per garantire la familiarità con tutte le modifiche.

4.2 Cambiamenti significativi con l'attuazione del GRF dell'ICAO

4.2.1 Periodo di validità

Dalla data di entrata in vigore dell'ICAO GRF, la validità degli SNOWTAM sarà di 8 ore invece che di 24 ore. Dopo 8 ore, lo SNOWTAM verrà invalidato automaticamente.

4.2.2 Nuove definizioni: SNOWTAM, RCAM, RWYCC, RCR e descrittori delle condizioni della superficie della pista.

Le nuove definizioni di cui sopra sono riportate nella sezione 5

5. Definizioni e abbreviazioni

5.1 In questo documento sono utilizzate le **definizioni** seguenti.

Nota: le definizioni contrassegnate con un asterisco (*) non sono incluse nella regolamentazione EU, AMC/GM, ED Decision, etc.

- a) **Cleared width***: la parte più stretta della larghezza della pista che è stata liberata da contaminanti sciolti. (Vedere "remaining width")
- b) **Neve compatta**: neve compatta in una massa solida tale che il movimento degli pneumatici del velivolo, alle pressioni e ai carichi di esercizio, non la compattano ulteriormente né creano solchi nella superficie.

3. Applicability

3.1 This document is applicable to:

- a) Aerodrome operators of certified aerodromes according to Regulation (EU) n. 2018/1139 and Regulation (UE) n. 139/2014 and certified aerodromes according to "Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti";
- b) ENAC inspectors with certification and safety oversight responsibilities; and
- c) aviation stakeholders at large for information purposes. Its contents is of particular interest to pilots, flight dispatchers, ATS and AIS personnel, air operators and private operators as well as foreign air operators.

Remark 1: Aircraft Operators (Pilots, Airlines, etc.) are required to obtain the knowledge necessary for interpretation of the information in conjunction with the performance data provided by the aircraft manufacturer and input into on-board systems as far as necessary.

Remark 2: ATS and AIS providers are required to obtain the knowledge necessary for interpretation of the information in conjunction with the specific ATS and AIS procedures as far as necessary.

4. Description of changes

4.1 The guidance in this document has been extensively modified in consideration of feedback received by ENAC from stakeholders resulting from the GRF trials and specific workshops that occurred during the winter of 2020-2021. These changes affect all parts of the document and therefore are not itemized individually here. Aerodrome operators should review this document in its entirety to ensure familiarity with all changes.

4.2 Significant Changes with the Implementation of ICAO GRF

4.2.1 Validity period

From the ICAO GRF implementation effective date onward, validity of SNOWTAM will be 8 hours instead of 24 hours. After 8 hours the SNOWTAM will be invalidated automatically.

4.2.2 New Definitions: SNOWTAM, RCAM, RWYCC, RCR and Runway surface condition descriptors.

The above new definitions are reported in Section 5

5. Definitions and abbreviations

5.1 The following **definitions** are used in this document.

Remark: definitions marked with an asterisk (*) are not included in EU regulation, AMC/GM, ED Decision, etc.

- a) **Cleared width***: the narrowest portion of the runway width that has been cleared of loose contaminants. (See "remaining width")
- b) **Compacted snow**: snow that has been compacted into a solid mass such that aircraft tyres, at operating pressures and loadings, will run on the surface without significant further compaction or rutting of the surface.

<p>c) Contaminante: materiale che si deposita su una superficie, tra cui acqua stagnante, neve, neve mista ad acqua, neve compatta, ghiaccio, gelo, sabbia e prodotti chimici di controllo del ghiaccio. <i>Nota:</i> le definizioni dei tipi di contaminante sono pubblicate nel Regolamento EU 139/2014 come emendato dal Regolamento UE 2020/2148.</p> <p>d) Pista contaminata: una pista in cui una parte significativa della superficie della pista (in aree isolate o meno) compresa nella lunghezza e nella larghezza utilizzata è ricoperta da una o più delle sostanze elencate tra i descrittori delle condizioni della superficie della pista. <i>Nota 1:</i> Anche la sabbia e le sostanze chimiche di controllo del ghiaccio sono contaminanti, ma non sono incluse nella definizione di pista contaminata, perché il loro effetto sulle caratteristiche di attrito della superficie della pista e il codice condizioni di pista (RWYCC) non possono essere valutati in modo standardizzato. <i>Nota 2:</i> Si considera contaminata quando l'estensione della copertura è superiore a un quarto della superficie di almeno un terzo della pista.</p> <p>e) Asciutta: con riferimento alle condizioni della pista, descrive una superficie della pista priva di umidità visibile e non contaminata nell'area che si intende utilizzare.</p> <p>f) Neve secca: neve con cui non è possibile modellare facilmente una palla di neve.</p> <p>g) Gelo/Brina[#]: cristalli di ghiaccio formati dall'umidità nell'aria su una superficie la cui temperatura è pari o inferiore alla temperatura di congelamento; il gelo differisce dal ghiaccio in quanto i cristalli di gelo si sviluppano in modo indipendente e pertanto presentano una consistenza più granulosa. <i>#:</i> le versioni in lingua italiana dei Regolamenti EU 2020/2148 e 2017/373 traducono il termine FROST rispettivamente in GELO e BRINA. Nel presente documento viene utilizzato il termine GELO ad eccezione della fraseologia ATS per la quale è previsto l'uso del termine BRINA. <i>Nota 1:</i> con "sotto la temperatura di congelamento" ci si riferisce alla temperatura dell'aria uguale o inferiore al punto di congelamento dell'acqua (0°C). <i>Nota 2:</i> il gelo intenso con una profondità notevole può avere qualità di attrito simili al ghiaccio e, di conseguenza, deve essere considerato il declassamento del codice condizioni di pista (RWYCC). Se la guida di un veicolo in condizioni di gelo genera tracce di pneumatici che non raggiungono la pavimentazione nuda, il gelo può essere di profondità sufficiente per considerare un declassamento del codice condizioni di pista (RWYCC).</p> <p>h) Ghiaccio: acqua congelata o neve compatta che è diventata ghiaccio in condizioni di freddo asciutto.</p> <p>i) Sostanze chimiche di controllo del ghiaccio*: sostanze chimiche utilizzate per prevenire la formazione di ghiaccio, per impedire che il ghiaccio si leghi ad una superficie, o per rompere o fondere il ghiaccio su una superficie.</p> <p>j) Copertura percentuale*: la quantità stimata di superficie della pista coperta da contaminazione.</p> <p>k) Remaining width*: la parte non sgombra della pista. (Vedere "cleared width")</p>	<p>c) Contaminant: material that collects on a surface, including standing water, snow, slush, compacted snow, ice, frost, sand, and ice control chemicals. <i>Remark:</i> Definitions for contamination types are published in EU-Regulation 139/2014 as amended by EU-Regulation 2020/2148</p> <p>d) Contaminated runway: a runway whose surface area (whether in isolated areas or not) within the length and width being used is covered in significant part by one or more of the substances listed under the runway surface condition descriptors'. <i>Remark 1:</i> Sand and ice control chemicals are also contaminants but are not included in the definition of contaminated runway because their effect on runway surface friction characteristics and the runway condition code (RWYCC) cannot be evaluated in a standardized manner. <i>Remark 2:</i> It is considered contaminated whenever the extent of the coverage is more than a quarter of the surface of at least one third of the runway.</p> <p>e) Dry: in respect of runway conditions, means that the surface of the runway is free of visible moisture and not contaminated within the area intended to be used.</p> <p>f) Dry snow: snow from which a snowball cannot readily be made.</p> <p>g) Frost: ice crystals formed from airborne moisture on a surface whose temperature is below freezing. Frost differs from ice in that the frost crystals grow independently and therefore have a more granular texture. <i>Note 1:</i> Below freezing refers to air temperature equal to or less than the freezing point of water (0°C). <i>Remark 2:</i> Heavy frost that has noticeable depth may have friction qualities similar to ice and downgrading the runway condition code accordingly should be considered. If driving a vehicle over the frost does not result in tire tracks down to bare pavement, the frost may be of sufficient depth to consider a downgrade of the runway condition code (RWYCC).</p> <p>h) Ice: water that has frozen on a surface and includes the condition commonly known as black ice as well as the condition in which compacted snow has turned into a polished ice surface.</p> <p>i) Ice control chemicals*: chemicals used to prevent ice formation, to prevent ice from bonding to a surface, or to break up or melt ice on a surface.</p> <p>j) Percent coverage*: the estimated amount of runway surface covered by contamination.</p> <p>k) Remaining width*: the un-cleared portion of the runway. (See "cleared width")</p>
---	---

<p>l) Matrice di valutazione delle condizioni della pista (RCAM): una matrice che consente di valutare il codice delle condizioni della pista (RWYCC), utilizzando le procedure associate, a partire da una serie di condizioni osservate della superficie della pista e dalle azioni frenanti riportate dal pilota.</p> <p>m) Codice delle condizioni della pista (RWYCC): un numero da utilizzare nel riporto sulle condizioni della pista (RCR), che descrive l'effetto delle condizioni della superficie della pista in relazione alle prestazioni di decelerazione e al controllo laterale del velivolo.</p> <p>n) Condizione della superficie della pista (RSC): una descrizione delle condizioni della superficie della pista utilizzata nell'RCR, che costituisce la base per la determinazione dell'RWYCC ai fini delle prestazioni del velivolo.</p> <p>o) Descrittori delle condizioni della superficie della pista: una delle seguenti sostanze sulla superficie della pista: <u>(a) neve compatta:</u> neve compatta in una massa solida tale che il movimento degli pneumatici del velivolo, alle pressioni e ai carichi di esercizio, non la compattano ulteriormente né creano solchi nella superficie; <u>(b) neve secca:</u> neve con cui non è possibile modellare facilmente una palla di neve; <u>(c) gelo:</u> cristalli di ghiaccio formati dall'umidità nell'aria su una superficie la cui temperatura è pari o inferiore alla temperatura di congelamento; il gelo differisce dal ghiaccio in quanto i cristalli di gelo si sviluppano in modo indipendente e pertanto presentano una consistenza più granulosa; <u>(d) ghiaccio:</u> acqua congelata o neve compatta che è diventata ghiaccio in condizioni di freddo secco; <u>(e) neve mista ad acqua:</u> neve satura d'acqua al punto che, raccogliendone una manciata, perderà molta acqua o, calpestandola con decisione, provocherà degli schizzi; <u>(f) acqua stagnante:</u> strato d'acqua di profondità superiore a 3 mm; <u>(g) ghiaccio bagnato:</u> ghiaccio parzialmente sciolto o ricoperto da uno strato d'acqua; <u>(h) neve bagnata:</u> neve che contiene acqua in quantità sufficiente da poter modellare facilmente una palla di neve ben compattata e solida da cui non sgocciola acqua.</p> <p>p) Riporto sulle condizioni della pista (RCR): una relazione completa e standardizzata relativa alle condizioni della superficie della pista e all'effetto di tali condizioni sulle prestazioni di atterraggio e decollo del velivolo, descritto mediante il codice delle condizioni della pista (RWYCC).</p> <p>q) Sabbia*: piccole particelle di aggregati minerali spigolosi frantumati o materiale di sabbia naturale utilizzati per migliorare i livelli di attrito della superficie della pista.</p> <p>r) Cambiamento significativo*: Una modifica delle condizioni della superficie della pista utilizzata nel RCR dovrebbe essere considerata significativa ogniqualvolta vi siano: <ul style="list-style-type: none"> • cambiamento del RWYCC; • modifica del tipo di contaminante; • variazione della copertura dei contaminanti da segnalare secondo la Tabella 1: </p>	<p>l) Runway Condition Assessment Matrix (RCAM): a matrix allowing the assessment of the runway condition code (RWYCC), using associated procedures, from a set of observed runway surface conditions and pilot report of braking action.</p> <p>m) Runway Condition Code (RWYCC): a number, to be used in the runway condition report (RCR), that describes the effect of the runway surface condition(s) on the airplane deceleration performance and lateral control.</p> <p>n) Runway Surface Condition (RSC): a description of the condition of the runway surface used in the RCR which establishes the basis for the determination of the RWYCC for airplane performance purposes.</p> <p>o) Runway Surface Condition descriptors: one of the following substances on the surface of the runway: <u>(a) compacted snow:</u> snow that has been compacted into a solid mass such that airplane tyres, at operating pressures and loadings, will run on the surface without significant further compaction or rutting of the surface; <u>(b) dry snow:</u> snow from which a snowball cannot readily be made; <u>(c) frost:</u> ice crystals formed from airborne moisture on a surface whose temperature is at or below freezing; frost differs from ice in that frost crystals grow independently and therefore, have a more granular texture; <u>(d) ice:</u> water that has frozen or compacted snow that has transitioned into ice in cold and dry conditions; <u>(e) slush:</u> snow that is so water-saturated that water will drain from it when a handful is picked up or will splatter if stepped on forcefully; <u>(f) standing water:</u> water of depth greater than 3 mm; <u>(g) wet ice:</u> ice with water on top of it or ice that is melting; <u>(h) wet snow:</u> snow that contains enough water to be able to make a well compacted, solid snowball, but water will not squeeze out.</p> <p>p) Runway Condition Report (RCR): a comprehensive standardized report performance relating to the conditions of the runway surface and their effects on the airplane landing and take-off performance, described by means of runway conditions code (RWYCC).</p> <p>q) Sand*: small particles of crushed angular mineral aggregates or natural sand material used to improve runway surface friction levels.</p> <p>r) Significant change*: A change in the runway surface condition used in the RCR should be considered significant whenever there is any: <ul style="list-style-type: none"> • change in the RWYCC; • change in the contaminant type; • change in reportable contaminant coverage according to Table 1: </p>
--	---

Tabella 1 — Percentuale di copertura dei contaminanti

Assessed per cent	Reported per cent
10-25	25
26-50	50
51-75	75
76-100	100

- cambiamento della profondità del contaminante secondo la Tabella 2:

Tabella 2 – valutazione della profondità dei contaminanti

Contaminanti	Valori validi da riportare	Cambiamento significativo
Acqua stagnante	04, poi il valore valutato	3 mm
Neve mista ad acqua	03, poi il valore valutato	3 mm
Neve bagnata	03, poi il valore valutato	5 mm
Neve secca	03, poi il valore valutato	20 mm

- e altre informazioni, ad esempio uno SPECIAL AIR REPORT sull'azione frenante di pista, che, secondo le tecniche di valutazione utilizzate, sono considerate significative.
- s) **Pista scivolosa e bagnata:** una pista bagnata la cui superficie presenta caratteristiche di aderenza considerate degradate per una parte significativa della stessa. **Nota:** Una pista o qualsiasi parte di pista è considerata bagnata e scivolosa (ad es. a causa dell'accumulo di gomma, della degradazione della struttura superficiale, ecc.) quando le misurazioni dell'attrito (misurate da un dispositivo di misurazione dell'attrito continuo) sono al di sotto del livello minimo di attrito.
- t) **Neve mista ad acqua:** neve satura d'acqua al punto che, raccogliendone una manciata, perderà molta acqua o, calpestandola con decisione, provocherà degli schizzi.
- u) **Banco di neve (Snowbank)*:** accumulo o cumulo di neve creato meccanicamente che è superiore alla copertura di neve circostante, e si trova:
- accanto o sul bordo di una pista o via di rullaggio; e/o
 - accanto o sul bordo dell'area libera di una pista o via di rullaggio
- Nota:** "Snowbank" è usato per descrivere gli accumuli che rimarranno per periodi di tempo lunghi; vedi "Windrow" per gli accumuli a breve termine, come quelli derivanti da operazioni di pulizia in corso.
- v) **Deposito di neve (Snow drift)*:** accumulo di neve creato dall'azione del vento.
- w) **SNOWTAM:**
- a decorrere dal 7 gennaio 2021 e fino al 12 agosto 2021, una serie speciale di NOTAM con la quale si notifica, utilizzando uno specifico formato, la presenza o la rimozione di condizioni di pericolo dovute a neve, ghiaccio, neve mista ad acqua o acqua stagnante associata a neve, neve mista ad acqua e ghiaccio nell'area di movimento;
 - a decorrere dal 12 agosto 2021, una serie speciale di NOTAM in formato standard, che riporta le condizioni della superficie e notifica la presenza o la cessazione di condizioni dovute a neve, ghiaccio, neve mista ad

Table 1 — Percentage of coverage for contaminants

Assessed per cent	Reported per cent
10-25	25
26-50	50
51-75	75
76-100	100

- change in contaminant depth according to Table 2:

Table 2 – Depth assessments for contaminants

Contaminant	Valid values to be reported	Significant change
Standing water	04, then assessed value	3 mm
Slush	03, then assessed value	3 mm
Wet snow	03, then assessed value	5 mm
Dry snow	03, then assessed value	20 mm

- and other information, for example a SPECIAL AIR-REPORT of runway braking action, which according to assessment techniques used, is known to be significant.
- s) **Slippery wet runway:** a wet runway whose surface friction characteristics for a significant portion have been determined to be degraded.
- Remark:** A runway or any portion of a runway is considered slippery wet (e.g. due to rubber accumulation, surface texture degradation, etc.) when the friction measurements (as measured by a continuous friction measuring device) are below the minimum friction level.
- t) **Slush:** means snow that is so water-saturated that water will drain from it when a handful is picked up or will splatter if stepped on forcefully.
- u) **Snowbank*:** means a heap or mound of snow created mechanically that is higher than the surrounding snow cover, and is located:
- next to or on the edge of a runway or taxiway; and/or
 - next to or on the edge of the cleared area of a runway or taxiway
- Remark:** "Snowbank" is used to describe accumulations which will remain over longer time periods; see "Windrow" for shorter-term accumulations, such as those resulting from clearing operations in progress.
- v) **Snow drift*:** A heap or mound of snow created by action of the wind.
- w) **SNOWTAM:**
- with effect from 7 January 2021 until 12 August 2021, a special series NOTAM notifying the presence or removal of hazardous conditions due to snow, ice, slush or standing water associated with snow, slush and ice on the movement area, by means of a specific format;
 - with effect from 12 August 2021, a special series NOTAM given in a standard format, which provides a surface condition report notifying the presence or cessation of conditions due to snow, ice, slush, frost

acqua, gelo o acqua associata a neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo nell'area di movimento;

- x) **Piste invernale appositamente preparate**: una pista dalla superficie asciutta e congelata, costituita da neve compatta e/o ghiaccio e trattata con sabbia o ghiaia oppure trattata meccanicamente per migliorare l'aderenza della pista.
- y) **Acqua stagnante**: strato d'acqua di profondità superiore a 3 mm.
- z) **Valutazione delle prestazioni al decollo e all'atterraggio***: metodo di valutazione delle condizioni della pista (relativo alle prestazioni dell'aeromobile), inteso a ridurre il rischio di escursioni di pista.
- aa) **Bagnata***: una condizione superficiale in cui vi sia umidità visibile o acqua fino a 1/8 di pollice (3 mm) di profondità.
- bb) **Ghiaccio bagnato**: ghiaccio parzialmente sciolto o ricoperto da uno strato d'acqua.
- cc) **Neve bagnata**: neve che contiene acqua in quantità sufficiente da modellare facilmente una palla di neve ben compattata e solida da cui non sgocciola acqua.
- dd) **Pista bagnata**: una pista la cui superficie è ricoperta da umidità visibile o da uno strato d'acqua non superiore a 3 mm all'interno dell'area che si intende utilizzare.
- ee) **Windrow ***: una cresta di materiale, come neve o ghiaia, creata da attrezzature di manutenzione dell'airside.

Nota: Una "windrow" è di natura tipicamente temporanea, essendo stata formata durante le operazioni di pulizia con l'intento di una successiva rimozione a breve termine (arata/spazzata fino al bordo della pista o classificata per piste di ghiaia).

5.2 Le seguenti **abbreviazioni** sono utilizzate in questo documento:

- a) **AIC**: Aeronautical Information Circular
- b) **AIREP**: Ai fini di questa AIC, AIREP significa un rapporto speciale dell'azione frenante di pista effettuato dal PIC che riflette la valutazione del pilota per l'azione frenante disponibile.
- c) **ATS**: Air Traffic Services
- d) **GRF**: Global Reporting Format
- e) **ICAO**: International Civil Aviation Organization
- f) **NOTAM**: Notice to Airmen
- g) **PIC**: Pilot In Command
- h) **RCAM**: Runway Condition Assessment Matrix
- i) **RCR**: Runway Condition Report
- j) **RFI**: Runway Friction Index
- k) **RSC**: Runway Surface Condition
- l) **RVR**: Runway Visual Range
- m) **RWY**: Runway
- n) **RWYCC**: Runway Condition Code
- o) **TALPA**: Takeoff and Landing Performance Assessment
- p) **TWY**: Taxiway

6. Contesto

6.1 L'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) ha sviluppato una nuova metodologia armonizzata a livello mondiale per la valutazione ed il riporto delle condizioni delle piste. Questa metodologia accettata a livello internazionale si chiama Global Reporting Format (GRF). La data di implementazione del GRF in Italia è il 12 agosto 2021.

or water associated with snow, slush, ice, or frost on the movement area;

- x) **Specially prepared winter runway**: a runway covered with compacted snow or ice, which has received special treatment and has improved friction characteristics.
- y) **Standing water**: water of depth greater than 3mm.
- z) **Take-off and Landing Performance Assessment***: a method of reporting runway conditions (which relates to aircraft performance), which is intended to reduce the risk of runway excursions.
- aa) **Wet***: a surface condition where there is any visible dampness or water up to and including 1/8 inch (3mm) deep.
- bb) **Wet ice**: ice with water on top of it or ice that is melting.
- cc) **Wet snow**: snow that contains enough water to be able to make a well compacted, solid snowball, but water will not squeeze out.
- dd) **Wet runway**: a runway whose surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm deep within the area intended to be used
- ee) **Windrow***: a ridge of material, such as snow or gravel, created by airside maintenance equipment.

Remark: A windrow is typically temporary in nature, having been formed during clearing operations with the intent of subsequent removal in the near-term (either ploughed/swept to the runway edge or graded for gravel runways).

5.2 The following **abbreviations** are used in this document:

- a) **AIC**: Aeronautical Information Circular
- b) **AIREP**: For the purpose of this AIC, AIREP means a special air report of braking action made by the PIC which reflects the pilots' assessment of the available wheel braking action.
- c) **ATS**: Air Traffic Services
- d) **GRF**: Global Reporting Format
- e) **ICAO**: International Civil Aviation Organization
- f) **NOTAM**: Notice to Airmen
- g) **PIC**: Pilot In Command
- h) **RCAM**: Runway Condition Assessment Matrix
- i) **RCR**: Runway Condition Report
- j) **RFI**: Runway Friction Index
- k) **RSC**: Runway Surface Condition
- l) **RVR**: Runway Visual Range
- m) **RWY**: Runway
- n) **RWYCC**: Runway Condition Code
- o) **TALPA**: Takeoff and Landing Performance Assessment
- p) **TWY**: Taxiway

6. Background

6.1 The International Civil Aviation Organization (ICAO) has developed a new globally harmonized methodology for runway condition assessment and reporting. This internationally accepted methodology is called the Global Reporting Format (GRF). The implementation date for GRF in Italy is August 12th, 2021.

<p>6.2 La metodologia GRF dell'ICAO (SNOTAM-new) comprende in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nuova definizione di SNOWTAM che comprende ora i pericoli derivanti dall'acqua (acqua stagnante) nell'area di movimento; • nuovi concetti e definizioni: Runway Condition Assessment Matrix (RCAM), Runway Condition Code (RWYCC), Runway Condition Report (RCR); • nuovo formato per il modulo SNOWTAM e il messaggio SNOWTAM; • valutazione delle condizioni della pista attraverso il codice condizioni di pista (RWYCC) (RWYCC), derivato dalla matrice di valutazione delle condizioni della pista (RCAM) che include i criteri di valutazione del declassamento; • le condizioni della pista da segnalare tramite SNOWTAM compresa anche l'acqua stagnante, ad esempio, la necessità di un messaggio SNOWTAM che potrebbe essere emesso al di fuori della stagione invernale; • validità massima dello SNOWTAM modificata a 8 ore, successivamente un nuovo SNOWTAM deve essere rilasciato fino a quando un rapporto di condizioni della pista che indica WET o DRY può essere pubblicato. <p>6.3 La filosofia del GRF è che il gestore aeroportuale valuta le condizioni della superficie della pista ogni volta che acqua, neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo sono presenti su una pista operativa. Da questa valutazione, sono riportati un codice delle condizioni di pista (RWYCC) e una descrizione della superficie di pista che possono essere utilizzati dall'equipaggio di condotta per i calcoli delle prestazioni dell'aeromobile. Questo formato, basato sul tipo, la profondità e la copertura dei contaminanti è la migliore valutazione delle condizioni della superficie della pista da parte del gestore aeroportuale. Tutte le altre informazioni pertinenti devono essere prese in considerazione. Quando si verificano cambiamenti nelle condizioni, devono essere segnalate senza ritardo.</p> <p>6.4 Il RWYCC riflette la capacità frenante prevista in funzione delle condizioni della superficie. Con queste informazioni, gli equipaggi di volo possono ricavare, dalle informazioni sulle prestazioni fornite dal costruttore dell'aeromobile, la distanza di atterraggio di un aeromobile nelle condizioni esistenti.</p> <p>6.5 Gli equipaggi di volo utilizzano la descrizione della superficie di pista riportata (condizioni o tipo e profondità del contaminante) per determinare le prestazioni previste per il decollo dell'aeromobile.</p> <p>6.6 In preparazione all'attuazione del GRF in Italia, l'ENAC ha sviluppato i metodi di riporto delle condizioni di pista descritti nella presente AIC.</p> <p>6.7 L'implementazione italiana soddisferà lo scopo e gli importanti elementi di sicurezza del GRF e fornirà anche alcuni miglioramenti.</p> <p>7. Componenti del <i>global reporting format</i> (GRF)</p>	<p>6.2 The ICAO GRF methodology (SNOWTAM-new) changes comprise in particular:</p> <ul style="list-style-type: none"> • new definition for SNOWTAM now including hazards emerging from water (standing water) on the movement area; • new concepts and definitions: Runway Condition Assessment Matrix (RCAM), Runway Condition Code (RWYCC), Runway Condition Report (RCR); • new format for SNOWTAM form and SNOWTAM message; • assessment of runway conditions via the 'runway condition code' (RWYCC), which is derived from the 'runway condition assessment matrix' (RCAM) including downgrading assessment criteria; • runway conditions to be reported via SNOWTAM including also standing water, i.e., necessity for SNOWTAM message could arise outside the winter season; • maximum validity of SNOWTAM changed to 8 hours, thereafter a new SNOWTAM must be issued until a Runway Condition Report stating WET or DRY can be published. <p>6.3 The philosophy of the GRF is that the aerodrome operator assesses the runway surface conditions whenever water, snow, slush, ice or frost are present on an operational runway. From this assessment, a runway condition code (RWYCC) and a description of the runway surface are reported which can be used by the flight crew for aircraft performance calculations. This format, based on the type, depth and coverage of contaminants is the best assessment of the runway surface condition by the aerodrome operator. All other pertinent information should also be taken into consideration. When changes in conditions occur, they should be reported without delay.</p> <p>6.4 The RWYCC reflects the expected braking capability as a function of the surface conditions. With this information, the flight crews can derive, from the performance information provided by the aircraft manufacturer, the landing distance of an aircraft under the existing conditions.</p> <p>6.5 Flight crews utilize the reported runway surface description (condition or type and depth of contaminant) when determining their aircraft's expected take-off performance.</p> <p>6.6 In preparation for the implementation of GRF in Italy, ENAC developed the runway condition reporting methods which are described in this AIC.</p> <p>6.7 Italian implementation will meet the intent and important safety elements of the GRF and will also provide some enhancements.</p> <p>7. Components of the <i>global reporting format</i> (GRF)</p>
--	---

7.1 Generalità

Il Global Reporting Format (GRF) è un concetto accettato a livello internazionale che utilizza un metodo coerente per segnalare le condizioni della superficie della pista. Il GRF si compone di cinque elementi fondamentali:

- a) Rapporto sulle condizioni della pista (RCR);
- b) Matrice di valutazione delle condizioni di pista (RCAM);
- c) Codice delle condizioni di pista (RWYCC);
- d) Condizioni della superficie della pista e
- e) Descrizioni delle condizioni della superficie della pista.

7.2 Rapporto sulle condizioni della pista (RCR)

Coerentemente con i principi del GRF, l'RCR è utilizzato dai piloti per aggiornare i loro calcoli sulle prestazioni degli aeromobili e per fornire loro la consapevolezza della situazione. I dati contenuti nell'RCR derivano dai restanti quattro elementi.

7.3 Matrice di valutazione delle condizioni di pista (RCAM)

Il RCAM è utilizzato per determinare un codice condizioni di pista (RWYCC) da una serie di condizioni della superficie della pista osservate. Questa matrice è utilizzata dal personale addetto alla valutazione della superficie della pista per codificare il Runway Condition Code (RWYCC) per ogni terzo della pista e dai piloti per decodificare il RWYCC in informazioni significative.

I dettagli riguardanti il RCAM sono forniti nelle sezioni successive della presente AIC.

7.4 Codice delle condizioni di pista (RWYCC) I criteri di valutazione consistono in descrizioni della superficie della pista utilizzate per determinare il codice condizioni di pista (RWYCC).

Gli equipaggi di volo utilizzano il RWYCC finale per determinare le prestazioni di atterraggio dei loro aeromobili. (Il RWYCC non viene utilizzato per determinare le prestazioni di decollo degli aeromobili).

Il processo di determinazione del RWYCC tiene conto dei seguenti aspetti:

- a) percentuale di copertura della contaminazione in ogni terzo di pista;
- b) tipo di contaminante, scelto tra gli elenchi delle condizioni della superficie della pista e dei descrittori delle condizioni della superficie della pista;
- c) profondità della contaminazione; e
- d) temperatura della superficie o dell'aria;

Nota: Un RWYCC può essere declassato o aggiornato secondo le procedure stabilite

7.5 Condizioni della superficie della pista

Ci sono quattro condizioni definite della superficie della pista:

- a) Pista asciutta;
- b) Pista bagnata;
- c) Pista scivolosa e bagnata;
- d) Pista contaminata.

Le condizioni della superficie della pista sono ulteriormente suddivise in descrizioni della superficie della pista, che descrivono i dettagli specifici della superficie della pista.

7.1 General

The Global Reporting Format (GRF) is an internationally accepted concept which utilizes a consistent method to report runway surface conditions. The GRF consists of five fundamental elements:

- a) Runway Condition Report (RCR);
- b) Runway condition assessment matrix (RCAM);
- c) Runway condition code (RWYCC);
- d) Runway surface conditions and
- e) Runway surface condition descriptions.

7.2 Runway Condition Report (RCR)

Consistent with the principles of the GRF, the RCR is used by pilots to inform their aircraft performance calculations and to provide them situational awareness. The data contained within the RCR originates from the remaining four elements.

7.3 Runway condition assessment matrix (RCAM)

The RCAM is used to determine a runway condition code from a set of observed runway surface condition(s). This matrix is used by personnel conducting runway surface assessments to encode the Runway Condition Code (RWYCC) for each third of the runway and for pilots to decode the RWYCC into meaningful information.

Details respecting the RCAM are provided in the further sections of this AIC.

7.4 Runway condition code (RWYCC)

The Assessment Criteria consist of Runway Surface Descriptions which are used to determine the Runway Condition Code (RWYCC).

Flight crews use the final RWYCC for determining the landing performance of their aircraft. (The RWYCC is not utilized for determining aircraft takeoff performance).

The process for determining the RWYCC takes into consideration the following aspects:

- a) Percentage of coverage of contamination in each runway third;
- b) Type of contaminant, selected from the Runway Surface Conditions and Runway Surface Condition Descriptors lists;
- c) Depth of the contamination; and
- d) Surface or air temperature; **Remark:** It is possible for an RWYCC to be downgraded or upgraded according to established procedures.

7.5 Runway surface conditions

There are four defined runway surface conditions:

- a) Dry runway;
- b) Wet runway;
- c) Slippery wet runway; and
- d) Contaminated runway.

The runway surface conditions are further sub-divided into runway surface descriptions, which describe the specific details of a runway surface.

<p>Le descrizioni della superficie della pista, comprese la profondità e la temperatura (se del caso), sono utilizzate per determinare il RWYCC.</p> <p>Quando la presenza o meno di acqua di superficie o di contaminanti a base acquosa su ogni terzo di una pista è portata all'attenzione del controllore, tali informazioni, insieme a qualsiasi altra informazione correlata, devono essere riportate sull'ATIS. Se l'ATIS non è disponibile o si verificano cambiamenti significativi, tali informazioni devono essere comunicate in frequenza a ciascun aeromobile interessato in linguaggio chiaro (vedere anche la sezione 13.3.3).</p> <p>8. Criteri per il riporto del rapporto sulle condizioni della pista (RCR)</p> <p><u>8.1 Generalità</u></p> <p>Le sezioni seguenti descrivono i campi di dati per le informazioni sullo stato della pista da includere nel nuovo formato RCR (Runway Condition Report). Per armonizzare i dati inseriti nel software, ogni campo dati ha una gamma di voci accettabili (parametri). Ciò comporta alcuni vincoli per alcuni degli elementi segnalati dalle singole ispezioni della pista.</p> <p><u>8.2 Direzione del riporto</u></p> <p>La direzione per l'elenco dei terzi della pista, quando l'RCR è trasmesso dal gestore aeroportuale al fornitore di ATS e/o AIS, è sempre la direzione, così come viene vista dal numero di designazione inferiore.</p> <p>Quando i servizi di traffico aereo trasmettono informazioni sulle condizioni della superficie della pista agli equipaggi di condotta, le sezioni sono tuttavia indicate come la prima, la seconda o la terza parte della pista.</p> <p><u>8.3 Riporto per terzi di pista</u> Le informazioni sulle condizioni della pista saranno inserite per ogni terzo della pista. La segnalazione in terzi delle informazioni sulle condizioni della pista fornisce informazioni utili ai piloti. Questo formato consente ai piloti di identificare dove si trovano i contaminanti su una pista e dove può esistere il maggiore impatto sulle prestazioni dell'aeromobile.</p> <p><u>8.4 Descrittori delle condizioni della superficie della pista</u></p> <p>I seguenti termini saranno utilizzati per descrivere le condizioni della superficie della pista per ogni terzo di pista:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) COMPACTED SNOW (neve compatta) b) DRY (asciutta) c) DRY SNOW (neve secca) d) DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (neve asciutta sopra neve compatta) e) DRY SNOW ON TOP OF ICE (neve secca sopra ghiaccio) f) FROST (gelo/brina) g) ICE (ghiaccio) h) SLIPPERY WET (scivolosa e bagnata) i) SLUSH (neve mista ad acqua) j) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (pista invernale appositamente preparata) k) STANDING WATER (acqua stagnante) 	<p>The runway surface descriptions, including depth and temperature (when applicable), are used to determine the RWYCC.</p> <p>When the presence or otherwise of surface water or water-based contaminants on each third of a runway is brought to the attention of the controller, this information, together with any other related information, is to be reported on the ATIS. If ATIS is not available or significant changes occur, this information must be reported on frequency to each aircraft concerned in plain language (see also section 13.3.3).</p> <p>8. Reporting criteria for runway condition report (RCR)</p> <p><u>8.1 General</u></p> <p>The following sections describe the data fields for the runway condition information to be included in the new Runway Condition Report (RCR) format.</p> <p>To harmonize the data being entered into the software, each data field has a range of acceptable entries (parameters). This results in some constraints for some of the items reported by the individual inspecting the runway.</p> <p><u>8.2 Direction of report</u></p> <p>The direction for listing the runway thirds, when the RCR is transmitted by the aerodrome operator to the ATS and/or AIS provider, is always the direction, as seen from the lower designation number.</p> <p>When transmitting information on the runway surface condition by air traffic services to flight crews, the sections are, however, referred to as the first, second or third part of the runway.</p> <p><u>8.3 Reporting by runway thirds</u></p> <p>The runway condition information will be entered for each third of the runway. Reporting the runway condition information in thirds provides useful information for pilots. This format allows pilots to identify where contaminants are located on a runway and where the biggest impact on aircraft performance may exist.</p> <p><u>8.4 Runway surface descriptions</u></p> <p>The following terms will be used to describe the runway surface condition for each runway third:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) COMPACTED SNOW b) DRY c) DRY SNOW d) DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW e) DRY SNOW ON TOP OF ICE f) FROST g) ICE h) SLIPPERY WET i) SLUSH j) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY k) STANDING WATER
---	---

<p>l) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (acqua sopra neve compatta) m) WET (bagnata) n) WET ICE (ghiaccio bagnato) o) WET SNOW (neve bagnata) p) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (neve bagnata sopra neve compatta) q) WET SNOW ON TOP OF ICE (neve bagnata sopra ghiaccio) r) CHEMICALLY TREATED (trattata chimicamente) s) LOOSE SAND (sabbia sparsa) Nota: I punti r) ed s) sono presenti solamente nella "Situational Awareness Section" e non nella "Performance Calculation Section".</p> <p>8.5 Valutazione delle condizioni superficiali di pista e assegnazione del codice di condizioni di pista. Se sono presenti più contaminanti la cui copertura totale è superiore al 25 %, ma nessun singolo contaminante copre più del 25 % di un terzo di pista, l'RWYCC si basa sul giudizio dell'ispettore di pista, considerando quali contaminanti l'aereo incontrerà con molta probabilità ed il suo probabile effetto sulle prestazioni dell'aereo. Tipicamente, questo sarebbe il contaminante più diffuso, ma non rappresenta un dato assoluto. Una condizione superficiale di pista "DRY" dovrebbe essere riportata:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) quando è necessario riportare le condizioni di umidità o di contaminazione sul resto della superficie. Questo sarebbe il caso quando un terzo(i) di pista è al 100% DRY e: <ul style="list-style-type: none"> a) ci sono contaminanti in altro/i terzo/i di pista, o ii. l'altro/i terzo/i di pista è bagnata; o b) la larghezza libera di pista è inferiore alla larghezza di pista pubblicata e la parte libera della pista è al 100% DRY; c) quando si è verificato un cambiamento significativo. Ad esempio, quando un terzo(i) di pista è segnalato come RWYCC 5 (o inferiore) e ora è RWYCC 6; e d) quando una pista (o piste) in un aeroporto è DRY e un'altra pista (o piste) nello stesso aeroporto è indicata "WET" o contaminata. <p>8.6 Piste bagnate Secondo la prassi precedente, i gestori aeroportuali devono segnalare le condizioni "WET" se associate o meno a contaminanti invernali. Inoltre, quando una pista è stata trattata con sostanze chimiche per mitigare un contaminante specifico e la superficie risultante è ora "WET", questa condizione deve essere riportata.</p> <p>La segnalazione tempestiva e accurata delle condizioni in cui è presente acqua o umidità sulla pista è riconosciuta come impegnativa. Ad esempio, durante un temporale attivo, una pista può passare rapidamente da asciutta a bagnata (acqua di 3 mm o meno) a contaminata da acqua stagnante (acqua superiore a 3 mm), in un periodo di tempo molto breve. Inoltre, le variazioni delle capacità di drenaggio di una pista e/o di porzioni di una pista complicano ulteriormente l'accuratezza delle segnalazioni. Pertanto, i gestori</p>	<p>l) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW m) WET n) WET ICE o) WET SNOW p) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW q) WET SNOW ON TOP OF ICE r) CHEMICALLY TREATED s) LOOSE SAND</p> <p>Remark: point r) and s) are present only in the "Situational Awareness Section" and not in the "Performance Calculation Section".</p> <p>8.5 Assessment of runway surface condition and assignment of runway condition code. If multiple contaminants are present where the total coverage is more than 25 per cent but no single contaminant covers more than 25 per cent of any runway third, the RWYCC is based upon the judgement of the runway inspector, considering what contaminant will most likely be encountered by the airplane and its likely effect on the airplane's performance. Typically, this would be the most widespread contaminant, but this is not an absolute. A "DRY" runway surface condition should be reported:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) when there is need to report wet or contaminated conditions on the remainder of the surface. This would be the case when a runway third(s) is 100% DRY and: <ul style="list-style-type: none"> i. there are contaminants in other runway third(s), or ii. the other runway third(s) is wet; or b) the cleared width is less than the published width and the cleared portion of the runway is 100% DRY; c) when a significant change has occurred. For example, when a runway third(s) reported as RWYCC 5 (or less) is now RWYCC 6; and d) when a runway(s) at an aerodrome is DRY and another runway(s) at the same aerodrome is reported to be wet or contaminated. <p>8.6 Wet runways As per the previous practice, aerodrome operators are to report "WET" conditions whether or not associated with winter contaminants. Additionally, when a runway has been treated with chemicals to mitigate a specific contaminant and the resulting surface is now "WET," this condition is also to be reported.</p> <p>The timely and accurate reporting of conditions when water or moisture is present on the runway is recognized to be challenging. For example, during an active thunderstorm a runway may rapidly transition from dry, to wet (water 3 mm or less) to contaminated with standing water (water greater than 3 mm), in a very short period of time. In addition, variations in the drainage capabilities of a runway and/or portions of a runway further complicate accurate reporting. Therefore, aerodrome operators may not be able to report these conditions.</p>
--	--

aeroportuali potrebbero non essere in grado di comunicare tali condizioni.

Nota: *In un evento piovoso come un temporale attivo, la quantità di acqua o umidità su una pista può cambiare rapidamente. La natura dinamica delle precipitazioni può rappresentare una sfida per la segnalazione tempestiva e accurata di acqua o umidità su una pista.*

La segnalazione delle condizioni della pista bagnata (che non sono associate ai contaminanti invernali e/o ai trattamenti chimici) è obbligatoria.

Quando un gestore aeroportuale segnala acqua o umidità su una pista, occorre considerare quanto segue:

- a) Una condizione della superficie in cui vi sia umidità o acqua visibile fino a 3 mm compresi è indicata come "WET."

Nota: *Una pista umida che soddisfa questa definizione è considerata bagnata, indipendentemente dal fatto che la superficie sembri riflettente o meno. Si tratta di un cambiamento rispetto alle pratiche passate, in cui è stata fatta una distinzione per le piste che non erano asciutte, ma non riflettenti.*

- b) Una condizione superficiale in cui vi è acqua di profondità superiore a 3 mm è riportata come "STANDING WATER" come descritto nella sezione 8.7.

La segnalazione delle condizioni della pista "SLIPPERY WET" è descritta nella sezione 8.8.

8.7 Standing water

L'acqua su una pista a una profondità superiore a 3 mm è riportata come "STANDING WATER."

Come discusso nella Sezione 8.6, a causa della natura dinamica delle condizioni delle precipitazioni, la segnalazione tempestiva e accurata delle condizioni in cui l'acqua o l'umidità sono presenti sulla pista, è riconosciuta come impegnativa.

Ove possibile, la segnalazione della "standing water" è obbligatoria.

Per facilitare l'accurata segnalazione della "standing water", i gestori aeroportuali dovrebbero anche essere a conoscenza delle condizioni che porterebbero all'accumulo di acqua stagnante, tra cui:

- a) le caratteristiche drenanti delle loro piste, e
- b) il rateo e l'ammontare delle precipitazioni.

8.8 Slippery Wet

Per "slippery wet runway" si intende una pista bagnata le cui caratteristiche di attrito superficiale sono state considerate degradate per una parte significativa della pista e che non sono più conformi al livello minimo di attrito superficiale. Quando una pista pavimentata o parte di essa è bagnata e scivolosa, al terzo della pista corrispondente è assegnato un codice condizioni di pista (RWYCC) non superiore a 3. Inoltre, il gestore aeroportuale richiede un NOTAM che specifica la posizione esatta della parte della pista interessata.

Nota: *il livello di attrito della superficie della pista è determinato monitorando le caratteristiche di attrito della superficie (ad es. mediante apparecchiature di misurazione dell'attrito che utilizzano un dispositivo di auto-bagnatura sulla pista asciutta) come parte del programma di manutenzione della pavimentazione dell'aeroporto.*

Remark: *In a rainfall event such as an active thunderstorm, the amount of water or moisture on a runway can change rapidly. The dynamic nature of rainfall can present challenges for the timely and accurate reporting of water or moisture on a runway.*

The reporting of wet runway conditions (which are not associated with winter contaminants and/or chemical treatments) is mandatory.

When an aerodrome operator reports water or moisture on a runway, the following should be considered:

- a) A surface condition where there is any visible dampness or water up to and including 3mm is reported as "WET."

Remark: *A damp runway that meets this definition is considered wet, regardless of whether or not the surface appears reflective. This is a change from past practices, where a distinction was made for runways which were not dry, but were not reflective.*

- b) A surface condition where there is water of depth greater than 3mm is reported as "STANDING WATER" as described in Section 8.7 below.

The reporting of "SLIPPERY WET" runway conditions is described in Section 8.8 below.

8.7 Standing water

Water on a runway at a depth greater than 3mm is reported as "STANDING WATER."

As discussed in Section 8.6, due to the dynamic nature of rainfall conditions, the timely and accurate reporting of conditions when water or moisture is present on the runway, is recognized to be challenging.

Where practicable, the reporting of standing water is mandatory.

To facilitate the accurate reporting of standing water, aerodrome operators should also be aware of the conditions which would lead to the accumulation of standing water including:

- a) the drainage characteristics of their runways, and
- b) the rate and amount of precipitation.

8.8 Slippery Wet

"Slippery wet runway" means a wet runway whose surface friction characteristics have been determined to be degraded for a significant portion of the runway and which do not conform to the minimum surface friction level any more. When a paved runway or portion thereof is slippery wet, the relevant runway third shall be assigned a runway condition code of not more than 3. In addition, the aerodrome operator shall request a NOTAM specifying the exact location of the affected runway portion.

Remark: *The runway surface friction level is determined by monitoring the surface friction characteristics (e.g. by means of friction measurement equipment using a self-wetting device on the dry runway) as part of the aerodrome pavement maintenance program.*

8.9 Differenziazione del riporto delle condizioni di pista (RCR)

Con l'implementazione del GRF, qualsiasi tipo di limitazione delle condizioni di superficie della pista causata dalle precipitazioni sarà pubblicata tramite "SNOWTAM", comprese le limitazioni dovute all'acqua stagnante sulla pista causata, ad esempio, da forti piogge estive.

- a) quando la pista è WET, ossia la pista è coperta da acqua con una profondità media di 3 mm o inferiore e non associata a neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo, è richiesta solo la diffusione degli elementi obbligatori mediante la comunicazione delle condizioni di pista attraverso gli enti dei servizi di traffico aereo (ATIS, frequenza).
- b) quando la pista è WET, ossia la pista è coperta da acqua con una profondità media di 3 mm o inferiore e associata a neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo, è richiesta la diffusione delle informazioni attraverso un messaggio SNOWTAM tramite AIS (NOF) e ATS (ATIS, frequenza).
- c) in caso di STANDING WATER, ossia quando la pista è coperta da acqua di profondità media pari o superiore a 4 mm, le informazioni sono sempre diffuse attraverso un messaggio SNOWTAM tramite AIS (NOF) e ATS (ATIS, frequenza).
- d) Per maggiori dettagli si veda il Doc ICAO 9981 (PANS-Aerodromes).

9 Matrice di valutazione delle condizioni della pista (RCAM)

9.1 Generale

La descrizione della situazione della pista e dell'aeroporto è fornita tramite testo in chiaro e un numero di codice da 0 a 6. Il numero di codice (Runway Condition Code, RWYCC) fornisce informazioni su contaminazione, azione frenante e controllo direzionale sulla pista. L'RWYCC è derivato dalla Runway Condition Assessment Matrix (RCAM), basata sulla valutazione e l'osservazione del gestore aeroportuale e sui riporti dei piloti.

- a) Il gestore aeroportuale deve utilizzare la RCAM illustrata in Fig.1 per assegnare il RWYCC;
- b) Gli aeroporti che non subiscono o non segnalano mai condizioni di neve e ghiaccio, possono utilizzare la forma semplificata della RCAM citata al punto a), come illustrato in Fig.2.

La RCAM si applica solo alle superfici di pista pavimentate (asfalto e cemento) e non si applica alle superfici non pavimentate o parzialmente pavimentate.

Le informazioni sulle condizioni della pista sono riportate in terzi e deve essere riportato un RWYCC.

9.2 Criteri di valutazione

Questa sezione della RCAM è costituita da una descrizione della superficie della pista e da un Runway Condition Code. Le descrizioni della superficie di pista per ogni categoria sono collegate al corrispondente Runway Condition Code in base al loro effetto sulle prestazioni di frenata dell'aeromobile.

9.3 Descrizione della superficie della pista

La colonna Runway Surface Description dell'RCAM elenca:

8.9 Differentiation to the Runway Condition Report (RCR)

With the GRF implementation, any kind of precipitation-caused limitation of the runway surface conditions will be published via "SNOWTAM", including limitations due to standing water on the runway caused, e.g., by heavy summer rains.

- a) when the runway is WET, i.e., the runway is covered with water with a mean depth of 3mm or less and not associated with snow, slush, ice or frost, only the dissemination of the mandatory items via the runway condition report through the air traffic services units (ATIS, frequency) is required.
- b) when the runway is WET, i.e., the runway is covered with water with a mean depth of 3mm or less and associated with snow, slush, ice or frost, the dissemination of the information via a SNOWTAM message through AIS (NOF) and ATS (ATIS, frequency) is required.
- c) in case of STANDING WATER, i.e., the runway is covered with water with a mean depth of 4mm or more, the information shall always be disseminated via a SNOWTAM message through AIS (NOF) and ATS (ATIS, frequency).
- d) Details see ICAO Doc 9981 (PANS-Aerodromes).

9 Runway Condition Assessment Matrix (RCAM)

9.1 General

Description of runway and aerodrome situation is given via phrased text in conjunction with a code number from 0 to 6. The code number (Runway Condition Code, RWYCC) indicates information on contamination, braking action and directional control on the runway. The RWYCC is derived via the Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) based on the assessment and observation of the aerodrome operator and reports of flights crews.

- a) The aerodrome operator shall use the RCAM illustrated in Fig.1 in order to assign the RWYCC;
- b) Aerodromes which never experience or never report snow and ice conditions, may use the simplified form of RCAM of a), as illustrated in Fig.2.

The RCAM applies only to paved (asphalt and concrete) runway surfaces, and does not apply to unpaved or partially paved surfaces.

Runway condition information is reported in thirds and a RWYCC is to be reported.

9.2 Assessment criteria

This section of the RCAM consists of a Runway Surface Description and a Runway Condition Code. The Runway Surface Descriptions in each category are linked to the corresponding Runway Condition Code based on their effect on aircraft braking performance.

9.3 Runway surface description

The Runway Surface Description column of the RCAM lists:

<p>a) i contaminanti sulla pista (ad esempio neve mista ad acqua, neve secca, neve bagnata, ecc.); e</p> <p>b) condizioni superficiali della pista, se una pista è asciutta, bagnata, bagnata e scivolosa.</p> <p>Queste descrizioni della superficie della pista sono direttamente correlate alla prestazione di atterraggio dell'aeromobile e sono elencate in ordine di scivolosità (cioè dal meno scivoloso al più scivoloso).</p> <p><u>9.4 Codice delle condizioni della pista (RWYCC)</u></p> <p>I codici delle condizioni della pista (formato: X/X/X) rappresentano la descrizione delle condizioni della pista in base a termini e incrementi definiti. L'uso di questi codici si armonizza con l'Annesso 14 dell'ICAO, fornendo un formato standardizzato abbreviato per la segnalazione delle condizioni della pista, che può essere utilizzato dai piloti per determinare i parametri delle prestazioni in atterraggio.</p> <p>Un RWYCC viene determinato utilizzando la RCAM in base al tipo e alla profondità del contaminante e alla temperatura esterna dell'aria (quando applicabile); o le condizioni della pista, quando la pista è asciutta, bagnata o bagnata e scivolosa. L'RWYCC deve essere confermato, peggiorato o innalzato. L'intero processo per determinare il RWYCC finale è descritto nella Sezione 10.</p> <p>Nel caso in cui l'intera larghezza della pista non venga pulita, il codice delle condizioni della pista (RWYCC) verrà determinato in base ai contaminanti presenti nella porzione di pista pulita.</p> <p><u>9.5 Criteri di valutazione del downgrade RWYCC</u></p> <p>Come descritto nella sezione 9.4, il RWYCC viene inizialmente determinato utilizzando la RCAM in base al tipo e alla profondità del contaminante e alla temperatura esterna dell'aria (quando applicabile); o alle condizioni della pista, quando la pista è asciutta, bagnata o bagnata e scivolosa.</p> <p>Il gestore aeroportuale dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di declassare un RWYCC quando la decelerazione dell'aereo o le osservazioni del suo controllo direzionale, i rapporti dei piloti, l'esperienza locale e/o altre informazioni rivelano che la superficie della pista è più scivolosa di quanto indicato dal RWYCC.</p> <p>Il gestore aeroportuale dovrebbe vigilare e declassare il RWYCC quando appropriato, in modo che agli equipaggi di volo sia fornito un RWYCC che rifletta al meglio l'effettiva scivolosità della pista.</p> <p>L'area a destra nella RCAM fornisce criteri di valutazione del peggioramento, come descritto di seguito:</p> <p>a) I rapporti dei piloti possono fornire informazioni utili, anche se riferiti a specifiche sezioni della pista in cui è stata applicata la frenata alle ruote.</p> <p>b) L'osservazione del controllo dell'aereo o della sua decelerazione sono un'altra fonte di informazioni utili. Come per i rapporti del pilota, le osservazioni del controllo o della decelerazione di un veicolo possono riguardare sezioni specifiche della pista e dovrebbero essere prese in considerazione per il terzo di pista applicabile.</p> <p>ATTENZIONE: A temperature vicine e superiori allo zero (i.e. a -3°C e più calde), le condizioni superficiali della pista possono</p>	<p>a) the contaminants on the runway (e.g. slush, dry snow, wet snow, etc.); and</p> <p>b) runway surface conditions, if a runway is dry, wet or slippery wet.</p> <p>These runway surface descriptions are directly correlated to aircraft landing performance and are listed in order of slipperiness (i.e. from least slippery to most slippery).</p> <p><u>9.4 Runway condition code (RWYCC)</u></p> <p>Runway Condition Codes (Format: X/X/X) represent the runway condition description based on defined terms and increments. Use of these codes harmonizes with ICAO Annex 14, providing a standardized "shorthand" format for reporting runway condition, which can be used by pilots to determine landing performance parameters.</p> <p>A RWYCC is determined using the RCAM based on type and depth of contaminant and outside air temperature (where applicable); or the runway condition, when the runway is dry, wet, or slippery wet. The RWYCC must be confirmed, downgraded or upgraded. The full process to determine the final RWYCC is outlined in Section 10.</p> <p>In the event the full width of the runway is not cleared, the runway condition code will be determined based on the contaminants present in the cleared portion of the runway.</p> <p><u>9.5 RWYCC downgrade assessment criteria</u></p> <p>As described in Section 9.4, the RWYCC is initially determined using the RCAM based on type and depth of contaminant and outside air temperature (where applicable); or the runway condition, when the runway is dry, wet, or slippery wet.</p> <p>The aerodrome operator should consider downgrading a RWYCC when airplane deceleration or directional control observations, pilot report(s), local knowledge and/or other information reveal that the runway surface is more slippery than the RWYCC indicated.</p> <p>The aerodrome operator should exercise vigilance and downgrade the RWYCC when appropriate – so that flight crews are provided with a RWYCC that best reflects the actual slipperiness of the runway.</p> <p>The right-hand area of the RCAM provides Downgrade Assessment Criteria, as detailed below:</p> <p>a) Pilot reports may also provide useful information, even if these reports are related to the specific sections of the runway in which wheel braking was applied.</p> <p>b) Airplane control or deceleration observations are another source of useful information. As with pilot reports, vehicle control or deceleration observations may relate to specific sections of the runway and should be considered for the applicable runway third.</p> <p>CAUTION: At temperatures near and above freezing (i.e. at -3°C and warmer), the runway surface condition may be more slippery than indicated by the RWYCC determined with</p>
--	---

essere più scivolose di quelle indicate dal RWYCC determinato con riferimento ai criteri di valutazione della RCAM. A queste temperature, il gestore aeroportuale dovrebbe vigilare e, se del caso, declassare il codice delle condizioni della pista. Una volta declassato un RWYCC, questa informazione deve essere inclusa nel campo delle note in linguaggio chiaro della sezione consapevolezza situazionale del RCR.

9.6 Il pilota ha riportato l'azione frenante.

Un rapporto speciale (AIREP) sull'azione frenante riflette la valutazione dei piloti sulla frenata utilizzabile.

Ove disponibili, i rapporti dei piloti sull'azione frenante dovrebbero essere presi in considerazione come parte del processo di monitoraggio continuo, utilizzando i seguenti principi:

- a) il rapporto speciale del pilota sull'azione frenante dovrebbe essere preso in considerazione ai fini di un declassamento del RWYCC; e
- b) il rapporto speciale di un pilota sull'azione frenante può anche indurre il gestore aeroportuale a prendere in considerazione un innalzamento del RWYCC che rispetti tutti i requisiti dettagliati nella sezione successiva.

Note:

- 1) Gli operatori aeroportuali devono garantire che le descrizioni della superficie della pista (tipo e profondità) siano riportate in conformità con i requisiti normativi pertinenti, indipendentemente dai rapporti dei piloti sull'azione frenante.
- 2) Laddove siano forniti Servizi di Traffico Aereo (ATS), gli ATS devono notificare ai gestori aeroportuali qualsiasi cambiamento significativo nelle condizioni della superficie che hanno osservato o di cui sono stati informati.

L'operatore dell'aeroporto deve ripetere la valutazione delle condizioni della superficie della pista se è stato riportato un RWYCC 2 o più alto e vengono ricevuti due rapporti speciali consecutivi di azione frenante della pista SCARSA (POOR); e ripetere la valutazione delle condizioni della superficie della pista e considerare la sospensione delle operazioni su quella pista quando un pilota ha riportato un'azione frenante MENO CHE SCARSA (LESS THAN POOR).

Nota: se ritenuto appropriato, le attività di manutenzione possono essere eseguite contemporaneamente o prima che venga effettuata una nuova valutazione.

9.7 Trasmissione di informazioni relative all'azione frenante

Quando l'ente ATS riceve, tramite comunicazione vocale, un rapporto speciale relativo a un'azione frenante peggiore rispetto al RWYCC trasmesso al pilota, informa senza ritardi il gestore aeroportuale, il quale ripete la valutazione delle condizioni della superficie della pista secondo la sezione precedente.

Nota: il flusso corretto di informazioni è Operatore Aereo > Fornitore ATS > Operatore aeroportuale > Fornitore ATS > Operatore aereo.

9.8 Criteri di valutazione dell'innalzamento del RWYCC

In condizioni molto fredde, tipicamente sotto i -15 ° C, i contaminanti gelati possono mostrare un grado di attrito più elevato di quanto indicato nella RCAM. In queste circostanze, potrebbe essere possibile innalzare il RWYCC.

Un RWYCC di 2, 3, 4 o 5 non può essere innalzato.

reference to the RCAM assessment criteria. At these temperatures, aerodrome operators should exercise vigilance and should downgrade the runway condition code if appropriate.

When a RWYCC has been downgraded this information needs to be included in the plain-language remarks field of the Situational Awareness Section of the RCR.

9.6 Pilot reported braking action A special air report (AIREP) of braking action reflects the pilots' assessment of the available wheel braking.

Where available, pilot reports of braking action should be taken into consideration as part of the ongoing monitoring process, using the following principles:

- a) a pilot's special air report of braking action should be taken into consideration for downgrading purposes; and
- b) a pilot's special air report of runway braking action can also prompt the aerodrome operator to consider a RWYCC upgrade providing all of the requirements detailed in the next Section.

Remarks:

- 1) Aerodrome operators need to ensure that runway surface descriptions (type and depth) are reported in accordance with the pertinent regulatory requirements, regardless of pilot braking action reports.
- 2) Where Air Traffic Services (ATS) are provided, ATS are to notify aerodrome operators of any significant change in surface conditions that they have observed or have been provided knowledge of.

The aerodrome operator should re-assess the runway surface condition if RWYCC 2 or better has been reported and two consecutive special air-reports of POOR runway braking action are received; and re-assess the runway surface condition and consider the suspension of operations on that runway when one pilot has reported a LESS THAN POOR runway braking action.

Remark: If considered appropriate, maintenance activities may be performed simultaneously or before a new assessment is made.

9.7 Transmission of information related to the braking action

When ATS unit received via voice communication, a special air report concerning a braking action not as good as reported that does not correspond to the reported RWYCC, it informs, without delay, the aerodrome operator concerned, that re-assess the runway surface condition according to the previous section.

Remark: the correct flow of information is Aircraft Operator > ATS Provider > Aerodrome Operator > ATS Provider > Aircraft Operator

9.8 RWYCC upgrade assessment criteria

Under very cold conditions, typically below -15°C, frozen contaminants may exhibit a higher degree of friction than indicated in the RCAM. In these circumstances, upgrading the RWYCC may be possible.

A RWYCC of 2, 3, 4 or 5 cannot be upgraded.

Il gestore aeroportuale può innalzare solo un RWYCC 0 o 1 portandolo fino a un RWYCC 3, ma non superiore, utilizzando le seguenti procedure:

- a) se un dispositivo di misurazione approvato dallo Stato correttamente funzionante e calibrato, oltre a tutte le altre osservazioni, giustificano un RWYCC superiore come determinato da personale addestrato;
- b) la decisione di innalzare RWYCC 1 o 0 non può essere basata su un singolo metodo di valutazione. Tutti i mezzi disponibili per valutare la scivolosità della pista devono essere utilizzati per supportare la decisione;
- c) quando RWYCC 1 o 0 viene innalzato, la superficie della pista deve essere valutata frequentemente durante il periodo in cui è in vigore il RWYCC più alto, per garantire che le condizioni della superficie della pista non si deteriorino al di sotto del codice assegnato; e
- d) le variabili che possono essere considerate nella valutazione e che possono influenzare le condizioni della superficie della pista, includono ma non sono limitate a:
 - i) qualsiasi condizione di precipitazione;
 - ii) variazione delle temperature;
 - iii) effetti del vento;
 - iv) frequenza di utilizzo della pista; e
 - v) tipo di aeromobile che utilizza la pista.

Se la sabbia o altri trattamenti della pista vengono utilizzati per favorire l'innalzamento del RWYCC, la superficie della pista viene valutata frequentemente per garantire la continuità dell'efficacia del trattamento.

Una volta innalzato un RWYCC, questa informazione deve essere inclusa nel campo delle note in linguaggio chiaro della sezione consapevolezza situazionale del RCR.

9.9 Cambiamenti significativi delle condizioni della pista

Un cambiamento delle condizioni della superficie della pista utilizzato nel RCR dovrebbe essere considerato significativo ogniqualvolta sia presente:

- a) una modifica del RWYCC;
- b) un cambiamento del tipo di contaminante;
- c) una modifica della copertura del contaminante in accordo la Tabella 1;
- d) una variazione della profondità del contaminante in accordo la Tabella 2; e
- e) altre informazioni, ad esempio un RIPORTO SPECIALE (AIREP) sull'azione frenante che, in base alle tecniche di valutazione utilizzate, è noto essere significativo. I

riporti speciali sull'azione frenante devono essere comunicati al Gestore aeroportuale appena è possibile. Tali rapporti consentono al gestore dell'aeroporto di considerare il declassamento del RWYCC in conformità con la RCAM e di adottare tutte le misure pertinenti di cui al par. 9.6 sopra.

10 Procedura per determinare il RWYCC

10.1 Per utilizzare la matrice di valutazione delle condizioni della pista (RCAM), il gestore aeroportuale utilizzerà pratiche di valutazione delle condizioni della pista simili a quelle utilizzate in passato. Il gestore dell'aeroporto valuterà le superfici e riporterà i contaminanti presenti su ogni pista. Sulla base delle informazioni riportate, i RWYCC saranno

The aerodrome operator may only upgrade a RWYCC of 0 or 1 up to but no higher than a RWYCC of 3, using the following procedures:

- a) if a properly operated and calibrated State-approved measuring device and all other observations support a higher RWYCC as judged by trained personnel;
- b) the decision to upgrade RWYCC 1 or 0 cannot be based upon one assessment method alone. All available means of assessing runway slipperiness are to be used to support the decision;
- c) when RWYCC 1 or 0 is upgraded, the runway surface is assessed frequently during the period the higher RWYCC is in effect to ensure that the runway surface condition does not deteriorate below the assigned code; and
- d) variables that may be considered in the assessment that may affect the runway surface condition, include but are not limited to:
 - i) any precipitation conditions;
 - ii) changing temperatures;
 - iii) effects of wind;
 - iv) frequency of runway in use; and
 - v) type of aircraft using the runway.

If sand or other runway treatments are used to support upgrading, the runway surface is assessed frequently to ensure the continued effectiveness of the treatment.

When a RWYCC has been upgraded this information needs to be included in the plain-language remarks field of the Situational Awareness Section of the RCR.

9.9 Significant Changes relating to runway conditions

A change in the runway surface condition used in the RCR should be considered significant whenever there is any:

- a) change in the RWYCC;
- b) change in the contaminant type;
- c) change in reportable contaminant coverage according to Table 1;
- d) change in contaminant depth according to Table 2; and
- e) other information, for example a SPECIAL AIR-REPORT of runway braking action, which according to assessment techniques used, is known to be significant.

Special air reports of braking action shall be communicated to the Aerodrome Operator as soon as practicable. Such reports enable the aerodrome operator to consider downgrading the RWYCC in accordance with the RCAM and to adopt all the relevant measures as per para. 9.6 above.

10 Process to determine the RWYCC

10.1 To use the Runway Condition Assessment Matrix (RCAM), the aerodrome operator will use similar runway condition assessment practices as they have used in the past. The aerodrome operator will assess surfaces, and report contaminants present on each runway. Based on the reported information, the RWYCCs will be determined using the RCAM

determinati utilizzando la RCAM secondo la procedura descritta nelle sezioni precedenti. Il gestore dell'aeroporto dovrà quindi confermare se i RWYCC sono appropriati tenendo in considerazione le altre informazioni disponibili. I dettagli di questo processo sono forniti nelle sezioni successive.

10.2 Passaggio 1: determinare l'applicabilità dei RWYCC

I codici RWYCC sono applicabili solo se:

- a) le informazioni sullo stato della pista sono riportate per terzi di pista; e
- b) la superficie della pista è pavimentata.

10.3 Passaggio 2: applicare i criteri di valutazione per determinare RWYCC

Sulla base della descrizione della superficie della pista, la RCAM viene utilizzata per determinare un RWYCC per ogni terzo della pista.

10.4 Passaggio 3: convalida dei RWYCC

Successivamente all'assegnazione dei RWYCC, il gestore aeroportuale dovrebbe far sì che i RWYCC riflettano accuratamente le condizioni della pista. Per mezzo di questa determinazione, della decelerazione di un veicolo o delle osservazioni del controllo direzionale, dei riporti dei piloti, delle conoscenze locali e/o altre informazioni, il RWYCC sarà pertanto:

- a) confermato;
- b) declassato; o
- c) innalzato

Se i RWYCC rappresentano accuratamente le condizioni della pista, i RWYCC saranno confermati ed i RWYCC finali potranno essere diffusi.

Tuttavia, se viene determinato - attraverso i riporti dei piloti e/o altre informazioni - che la pista è più scivolosa di quanto indicato dal RWYCC (determinato con riferimento ai criteri di valutazione della RCAM), il RWYCC dovrebbe essere declassato. Le linee guida per il processo di declassamento sono fornite nelle sezioni precedenti di questa AIC.

In alternativa, data la variabilità di alcuni contaminanti, vi sono circostanze in cui un RWYCC di "0" o "1" potrebbe non essere scivoloso come il RWYCC determinato con riferimento ai criteri di valutazione della RCAM. In questo caso, il gestore aeroportuale potrà innalzare il RWYCC fino a, ma non superiore a un RWYCC di "3", in conformità con i criteri di innalzamento indicati nella Sezione 9.5 di questa AIC.

Quando un RWYCC è stato innalzato o declassato, questa informazione deve essere inclusa nelle note in chiaro sulla pista.

10.5 RWYCC per piste bagnate scivolose I processi utilizzati per determinare un RWYCC per le piste che non soddisfano il coefficiente minimo di attrito sono applicabili sia per le piste bagnate associate a contaminanti invernali sia per le piste bagnate non associate a contaminanti invernali.

Nota: le linee guida per la segnalazione delle condizioni della superficie della pista per queste piste sono descritte nelle sezioni precedenti.

in accordance with the process described in the previous sections. The aerodrome operator will then be prompted to confirm whether the RWYCCs are appropriate in consideration of other available information. Details of this process are provided in the next sections.

10.2 Step 1 – determine applicability of RWYCCs

RWYCCs are only applicable if:

- a) the runway condition information is reported by runway thirds; and
- b) the runway surface is paved.

10.3 Step 2 – apply assessment criteria to determine RWYCC

Based on the runway surface description, the RCAM is used to determine a RWYCC for each third of the runway.

10.4 Step 3 – validate RWYCCs

After the RWYCCs have been assigned, the aerodrome operator should determine that the RWYCCs accurately reflect the runway condition. Through this determination, vehicle deceleration or directional control observations, pilot report(s), local knowledge and/or other information, the RWYCC will then be:

- a) confirmed;
- b) downgraded; or
- c) upgraded

If the RWYCCs accurately represent the runway condition, the RWYCCs will be confirmed and the final RWYCCs may be disseminated.

However, if it is determined – through pilot report(s), and/or other information – that the runway is more slippery than indicated by the RWYCC (determined with reference to the RCAM Assessment Criteria), the RWYCC should be downgraded. Guidance for the downgrade process is provided in previous sections of this AIC.

Alternatively, given the variability of certain contaminants, there are circumstances when a RWYCC of "0" or "1" may not be as slippery as the RWYCC determined with reference to the RCAM assessment criteria. In this case, the airport may upgrade the RWYCC up to but no higher than a RWYCC of "3", in accordance with the upgrade criteria given in Section 9.5 of this AIC.

When a RWYCC has been upgraded or downgraded this information needs to be included in the runway remarks.

10.5 RWYCC for slippery wet runways

The processes used to determine a RWYCC for runways which do not meet the minimum coefficient of friction are applicable for both wet runways associated with winter contaminants and wet runways not associated with winter contaminants.

Remark: Guidance for reporting runway surface conditions for these runways are described in the previous sections.

11 Informazioni sulle vie di rullaggio ed i piazzali

Se sono presenti contaminanti sulle vie di rullaggio e sui piazzali che possono essere di "rilevanza operativa" per gli equipaggi, il gestore aeroportuale è tenuto a includere queste condizioni nel rapporto.

A causa della velocità ridotta alla quale gli aeromobili si muovono su vie di rullaggio ed i piazzali, l'originatore dovrebbe fare attenzione ad includere solamente le informazioni che hanno un impatto sulla sicurezza e sulle normali operazioni, come il rischio di rimanere bloccati, perdere il controllo su una superficie scivolosa, o danneggiare l'aeromobile.

Deve essere segnalato un solo tipo di condizione della superficie per le vie di rullaggio ed i piazzali. La percentuale di contaminanti non deve essere riportata.

È importante fornire informazioni pertinenti e concise. Ove possibile, si raccomanda l'uso di abbreviazioni approvate.

Nota: i gestori aeroportuali sono avvertiti di non fornire informazioni in eccesso e troppo dettagliate sulle condizioni delle vie di rullaggio e dei piazzali. Ciò può generare una distrazione inutile ed è un disservizio verso gli equipaggi di volo, poiché aumenta in modo significativo il carico di lavoro del pilota e può contribuire a far perdere agli equipaggi di volo altre informazioni critiche.

Se le stesse condizioni si applicano a più vie di rullaggio o piazzali, le informazioni devono essere raggruppate. I termini ALL TWY o ALL APN possono essere utilizzati per descrivere le condizioni che si applicano a tutte le vie di rullaggio e/o ai piazzali.

12 Divulgazione delle informazioni - formato SNOWTAM

Nota: il formato SNOWTAM, le istruzioni per la compilazione del formato ed il GM2 ADR.OPS.A.065 (a) "Reporting of the runway condition" sono riportati in Appendice A

12.1 Rapporto sulle condizioni della pista

12.1.1 Sezione relativa al calcolo delle prestazioni del velivolo

a) La sezione di calcolo delle prestazioni del velivolo è una stringa di informazioni raggruppate, separate da uno spazio ' ' che termina con un ritorno carrello e due linee '<<≡', al fine di distinguere la sezione di calcolo delle prestazioni del velivolo dalla seguente sezione dedicata alla consapevolezza situazionale sezione o da una seguente sezione di calcolo delle prestazioni del velivolo di un'altra pista.

b) Le informazioni da includere in questa sezione sono le seguenti:

1) Indicatore di località dell'aeroporto: un indicatore di località ICAO di quattro lettere in conformità con ICAO Doc 7910 "Indicatori di località".

Questa informazione è obbligatoria.

Formato: **nnnn**

2) Data e ora della valutazione: data e ora (UTC) in cui è stata eseguita la valutazione.

Questa informazione è obbligatoria.

Formato: **MMGGhhmm**

11 Taxiway and apron information

Where contaminants are present on taxiways and aprons that may be of "operational significance" to aircrews, the aerodrome operator is required to include these conditions in the report.

Due to the lower speed at which aircraft move on taxiways and aprons, the originator should take care to only include the information that has an impact on safety and normal operations, such as the risk of becoming stuck, losing control on a slippery surface, or damaging the aircraft.

Only one type of surface condition should be reported for taxiways and aprons. The percentage of contaminants is not to be reported.

It is important to provide pertinent and concise information. Where possible, the use of approved abbreviations is recommended.

Remark: Aerodrome operators are cautioned against providing excessive and overly detailed information regarding the condition of taxiways and aprons. This can be a needless distraction and is a disservice to flight crews as it adds significantly to pilot workload and may contribute to flight crews missing other critical information.

If the same conditions apply to several taxiways or aprons, the information should be grouped together. The term ALL TWY or ALL APN can be used to describe the conditions that apply to all taxiways and/or aprons.

12 Dissemination of information - SNOWTAM format

Remark: SNOWTAM format, instructions for the completion of the format and GM2 ADR.OPS.A.065 (a) "Reporting of the runway surface condition" are reported in Appendix A

12.1 Runway Condition Report

12.1.1 Airplane performance calculation section

a) The airplane performance calculation section is a string of grouped information, separated by a space ' ' ending with a return and a two-line feed '<<≡', in order to distinguish the airplane performance calculation section from the following situational awareness section or the following airplane performance calculation section of another runway.

b) The information to be included in this section consists of the following:

1) Aerodrome location indicator: a four-letter ICAO location indicator in accordance with ICAO Doc 7910 "Location Indicators".

This information is mandatory.

Format: **nnnn**

2) Date and time of the assessment: date and time (UTC) when the assessment was performed.

This information is mandatory.

Format: **MMDDhhmm**

<p>3) Numero designatore pista più basso: un numero di due o tre caratteri che identifica la pista per la quale viene effettuata e riportata la valutazione. Questa informazione è obbligatoria. Formato: nn [L] o nn [C] o nn [R]</p> <p>4) Codice condizione pista per ogni terzo di pista: un numero di una cifra che identifica il RWYCC valutato per ogni terza pista. I codici sono riportati in un gruppo di tre caratteri separati da una "/" per ogni terzo di pista. La direzione per elencare i terzi della pista è la direzione vista dal numero designatore più basso. Questa informazione è obbligatoria. Quando si trasmettono informazioni sullo stato della superficie della pista da parte dei servizi del traffico aereo agli equipaggi di condotta, le sezioni sono, tuttavia, indicate come la prima, la seconda o la terza parte della pista. La prima parte indica sempre il primo terzo della pista visto nella direzione di atterraggio o decollo. Formato: n/n/n Esempio: 5/5/2</p> <p>5) Percentuale di copertura del contaminante per ogni terzo di pista: un numero che identifica la percentuale di copertura. Le percentuali devono essere riportate in un gruppo di massimo nove caratteri separati da una "/" per ogni terzo di pista. La valutazione si basa su una distribuzione uniforme all'interno dei singoli terzi di pista utilizzando la Tabella 1. Questa informazione è condizionale. Non è riportata per i terzi di pista asciutta o coperta per meno del 10%. Formato: [n]nn/[n]nn/[n]nn Esempio: 25/50/100 In caso di distribuzione non uniforme dei contaminanti, informazioni ulteriori vengono fornite nella parte di note in chiaro della sezione sulla consapevolezza situazionale del RCR. Ove possibile, si utilizza un testo standardizzato. Quando non devono essere riportate informazioni, "NR" viene inserito nella posizione pertinente del messaggio, per indicare all'utente che non esistono informazioni.</p> <p>6) Profondità del contaminante sparso: neve secca, neve bagnata, neve mista ad acqua, o acqua stagnante per ogni terzo di pista: un numero a due o tre cifre che rappresenta la profondità valutata (mm) del contaminante per ogni terzo di pista. La profondità è riportata in un gruppo da sei a nove caratteri separati da una "/" per ciascun terzo di pista come definito nella Tabella 2 di AMC1 ADR.OPS.A.065 (b);(c). La stima si basa su una distribuzione uniforme all'interno dei singoli terzi di pista a seguito di una valutazione. Se le misurazioni sono incluse come parte del processo di valutazione, i valori riportati vengono comunque riportati come profondità stimate. Questa informazione è condizionale. Viene indicata solo per NEVE SECCA, NEVE BAGNATA, NEVE MISTA AD ACQUA e ACQUA STAGNANTE. Formato: [n]nn/[n]nn/[n]nn</p>	<p>3) Lower runway designation number: a two- or three-character number identifying the runway for which the assessment is carried out and reported. This information is mandatory. Format: nn[L] or nn[C] or nn[R]</p> <p>4) Runway condition code for each runway third: a one-digit number identifying the RWYCC assessed for each runway third. The codes are reported in a three-character group separated by a "/" for each third. The direction for listing the runway thirds is the direction as seen from the lower designation number. This information is mandatory. When transmitting information on the runway surface condition by air traffic services to flight crews, the sections are, however, referred to as the first, second or third part of the runway. The first part always means the first third of the runway as seen in the direction of landing or take-off. Format: n/n/n Example: 5/5/2</p> <p>5) Per cent coverage contaminant for each runway third: a number identifying the percentage coverage. The percentages are to be reported in an up-to-nine character group separated by a "/" for each runway third. The assessment is based upon an even distribution within the runway thirds using Table 1. This information is conditional. It is not reported for any runway third that is dry or covered with less than 10 per cent. Format: [n]nn/[n]nn/[n]nn Example: 25/50/100 In case of uneven distribution of the contaminants, additional information is given in the plain-language remark part of the situational awareness section of the RCR. Where possible, a standardized text is used. When no information is to be reported, "NR" is inserted at the relevant position of the message, to indicate to the user that no information exists.</p> <p>6) Depth of loose contaminant: dry snow, wet snow, slush or standing water for each runway third: a two- or three-digit number representing the assessed depth (mm) of the contaminant for each runway third. The depth is reported in a six-to nine-character group separated by a "/" for each runway third as defined in Table 2 of AMC1 ADR.OPS.A.065(b);(c). The assessment is based upon an even distribution within the runway thirds following an assessment. If measurements are included as part of the assessment process, the reported values are still reported as assessed depths. This information is conditional. It is reported only for DRY SNOW, WET SNOW, SLUSH and STANDING WATER. Format: [n]nn/[n]nn/[n]nn</p>
--	---

<p>7) Descrizione delle condizioni per ogni terzo di pista: da riportare in stampatello con i termini specificati in ADR.OPS.A.065 punto (a). I tipi di condizione sono separati da un tratto obliquo "/". Questa informazione è obbligatoria. Formato: nnnn/nnnn/nnnn</p> <p>8) Larghezza della pista a cui si applica il RWYCC se ridotta rispetto alla larghezza pubblicata: numero di due cifre che rappresenta la larghezza della pista libera in metri. Questa informazione è condizionale. Formato: nn Se la larghezza della pista libera non è simmetrica rispetto all'asse di pista, ulteriori informazioni vengono fornite nelle note in chiaro della sezione sulla consapevolezza situazionale del RCR.</p> <p>12.1.2 Sezione consapevolezza situazionale</p> <p>a) ai messaggi individuali nella sezione dedicata alla consapevolezza situazionale terminano con un punto, al fine di distinguere il messaggio dai messaggi successivi.</p> <p>b) Le informazioni da includere in questa sezione sono le seguenti:</p> <p>1) Lunghezza di pista ridotta L'informazione è condizionata dalla pubblicazione di un NOTAM che contenga una nuova serie di distanze dichiarate che influenzano la distanza di atterraggio disponibile (LDA). Formato: testo fisso standard - RWY nn[L] o nn[C] o nn[R] REDUCED TO [n]nnn.</p> <p>2) Neve sollevata sulla pista Questa informazione è condizionale. Formato: testo fisso standard - RWY nn[L] o nn[C] o nn[R] DRIFTING SNOW.</p> <p>3) Sabbia sparsa sulla pista Questa informazione è condizionale. Formato: RWY nn[L] o nn[C] o nn[R] LOOSE SAND.</p> <p>4) Trattamenti chimici in pista Questa informazione è condizionale. Formato: RWY nn[L] o nn[C] o nn[R] CHEMICALLY TREATED.</p> <p>5) Banchi di neve sulla pista Questa informazione è condizionale. Distanza a sinistra o destra in metri dall'asse pista. Formato: RWY nn[L] o nn[C] o nn[R] SNOWBANK Lnn o Rnn o LRnn FM CL.</p> <p>6) Banchi di neve sulle vie di rullaggio Questa informazione è condizionale. Formato: TWY [nn]n o TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n/... o ALL TWYS SNOWBANKS.</p> <p>7) Banchi di neve adiacenti alla pista e che penetrano il livello/profilo definito nel piano sgombero neve. Questa informazione è condizionale. Formato: RWY nn[L] o nn[C] o nn[R] ADJ SNOWBANKS.</p> <p>8) Condizioni delle vie di rullaggio Questa informazione è facoltativa. Formato: TWY [nn]n POOR o TWYS [nn]n/[nn]n/... POOR o ALL TWYS POOR.</p> <p>9) Condizioni del piazzale</p>	<p>7) Condition description for each runway third: to be reported in capital letters using the terms specified in ADR.OPS.A.065 point (a). The condition types are separated by an oblique stroke "/". This information is mandatory. Format: nnnn/nnnn/nnnn</p> <p>8) Width of runway to which the RWYCCs apply if less than the published width: two-digit number representing the width of cleared runway in metres. This information is conditional. Format: nn If the cleared runway width is not symmetrical along the centre line, additional information is given in the plain-language remark part of the situational awareness section of the RCR.</p> <p>12.1.2 Situational awareness section</p> <p>a) All individual messages in the situational awareness section end with a full-stop sign, in order to distinguish the message from subsequent message(s).</p> <p>b) The information to be included in this section consists of the following:</p> <p>1) Reduced runway length The information is conditional when a NOTAM has been published with a new set of declared distances affecting the landing distance available (LDA). Format: Standardised fixed text – RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] REDUCED TO [n]nnn.</p> <p>2) Drifting snow on the runway This information is conditional. Format: Standardised fixed text – RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] DRIFTING SNOW.</p> <p>3) Loose sand on the runway This information is conditional. Format: RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] LOOSE SAND.</p> <p>4) Chemical treatment on the runway This information is conditional. Format: RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] CHEMICALLY TREATED.</p> <p>5) Snowbanks on the runway This information is conditional. Left or right distance in metres from centre line. Format: RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] SNOWBANK Lnn or Rnn or LRnn FM CL.</p> <p>6) Snowbanks on taxiway This information is conditional. Format: TWY [nn]n or TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n/... or ALL TWYS SNOWBANKS.</p> <p>7) Snowbanks adjacent to the runway penetrating level/profile set in the aerodrome snow plan. This information is conditional. Format: RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] ADJ SNOWBANKS.</p> <p>8) Taxiway conditions This information is optional. Format: TWY [nn]n POOR or TWYS [nn]n/[nn]n/... POOR or ALL TWYS POOR.</p> <p>9) Apron conditions</p>
---	--

Questa informazione è condizionale.

Formato: **APRON [nnnn] POOR o APRONS [nnnn]/[nnnn] /... POOR o ALL APRONS POOR.**

10) Note in linguaggio chiaro utilizzando solo i caratteri consentiti e lettere maiuscole

Ove possibile, viene utilizzato testo standard.

Questa informazione è facoltativa ad eccezione delle informazioni condizionali "UPGRADED" o "DOWNGRADED" utilizzate ogni volta che il RWYCC valutato differisce da quanto deriva direttamente dalla matrice di valutazione delle condizioni di pista (RCAM).
Formato: **RWY nn(L) o RWY nn(C) o RWY nn(R). RWYCC UPGRADED o DOWNGRADED.**

Quando presenti, queste informazioni devono costituire la prima informazione delle note in chiaro, al fine di facilitare la leggibilità e riconoscere la sua importanza come parte della consapevolezza situazionale antecedente i calcoli delle prestazioni dell'aereo.

Formato: combinazione di caratteri consentiti, in cui l'uso del punto "." segna la fine del messaggio.

Caratteri consentiti:

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

/ [barra obliqua] "." [punto] "" [spazio]

Se il ghiaccio (ICE), la neve (SNOW) o la neve su ghiaccio (SNOW ON ICE) interessano solo il bordo pista, è possibile utilizzare il seguente testo:

RWY nn[L] o nn[C] o nn[R] ICE o SNOW o SNOW ON ICE Lnn o Rnn o LRnn FM EDGE.

12.1.3 Linee guida ICAO

I servizi di informazione aeronautica (AIS) forniscono le informazioni ricevute nel RCR agli utenti finali tramite il nuovo formato SNOWTAM.

I dettagli del nuovo formato SNOWTAM sono contenuti nelle Procedures for Air Navigation Services (PANS) — Aeronautical Information Management (PANS-AIM, Doc 10066).

Ulteriori informazioni sul formato SNOWTAM si trovano in ICAO EUR/NAT Doc 041 "Guidance on the Issuance of SNOWTAM".

13 Implementazione nazionale GRF

13.1 Gestori aeroportuali

Responsabili della valutazione e pubblicazione delle condizioni della superficie della pista secondo la metodologia ICAO GRF sono i gestori aeroportuali considerati nella sezione 3.1 a).

Alla data e dall'ora di entrata in vigore dell'implementazione, i gestori aeroportuali sopra citati sono tenuti ad adempiere alle seguenti responsabilità:

- a) L'operatore aeroportuale deve riportare agli enti del servizio di informazione aeronautica (AIS) ed agli enti del servizio di traffico aereo (ATS) eventi di importanza operativa che interessino le operazioni degli aeromobili e degli aeroporti nell'area di movimento, in particolare per quanto segue:

This information is conditional.

Format: **APRON [nnnn] POOR or APRONS [nnnn]/[nnnn] /... POOR or ALL APRONS POOR.**

10) Plain-language remarks using only allowable characters in capital letters

Where possible, standardized text is used.

This information is optional except for the conditional information "UPGRADED" or "DOWNGRADED" used whenever the assessed RWYCC differs from what follows directly from the runway condition assessment matrix (RCAM).

Format: **RWY nn(L) or RWY nn(C) or RWY nn(R). RWYCC UPGRADED or DOWNGRADED.**

When present, this information is to be the first piece of information of the plain language remarks in order to ease readability and to recognize its importance as part of the situational awareness prior to airplane performance calculations.

Format: Combination of allowable characters where use of full stop "." marks the end of the message.

Allowable characters:

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

/ [oblique stroke] "." [period] "" [space]

If ICE, SNOW or SNOW ON ICE affects only the runway edge, the following text may be used:

RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] ICE or SNOW or SNOW ON ICE Lnn or Rnn or LRnn FM EDGE.

12.1.3 ICAO guidelines

Aeronautical information services (AIS) provide the information received in the RCR to end users through SNOWTAM in the new format.

Details of the new SNOWTAM format is contained in the Procedures for Air Navigation Services (PANS) — Aeronautical Information Management (PANS-AIM, Doc 10066).

Additional information on the SNOWTAM format could be found in the ICAO EUR/NAT Doc 041 "Guidance on the Issuance of SNOWTAM".

13 National GRF Implementation

13.1 Aerodrome operators Responsible for the assessment and publication of the runway surface conditions in accordance with the ICAO GRF methodology are the aerodrome operators considered in Section 3.1 a).

As of the implementation effective date and time, the aerodrome operators named above are required to fulfill the following responsibilities:

- a) The aerodrome operator shall report to the aeronautical information services (AIS) and air traffic services (ATS) units on matters of operational significance affecting aircraft and aerodrome operations on the movement area, particularly in respect of the following:

- acqua;
- neve;
- neve mista ad acqua;
- ghiaccio;
- gelo;
- prodotti chimici liquidi antighiaccio o per lo sghiacciamento o altri contaminanti; e
- banchi di neve o cumuli di neve.

- b) Il gestore aeroportuale deve segnalare le condizioni della superficie della pista su ogni terzo di pista utilizzando un riporto delle condizioni della pista (RCR). Il riporto delle condizioni della pista deve includere almeno gli elementi obbligatori del formato SNOWTAM come definito nei precedenti paragrafi 12.1.1 e 12.1.2, nonché eventuali elementi condizionali se applicabili.
- c) Le segnalazioni devono iniziare quando si verifica un cambiamento significativo nelle condizioni della superficie della pista a causa di acqua, neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo.
- d) Le segnalazioni delle condizioni della superficie della pista devono continuare a rispecchiare i cambiamenti significativi fino a quando la pista non è più contaminata.
- e) La pubblicazione degli SNOWTAM deve continuare fino a quando la pista non sarà più contaminata. Da ciò ne consegue che l'ultimo RCR può indicare solo il tipo di contaminazione WET o DRY, a seconda dei casi.
- f) Quando una pista pavimentata o una parte di essa è bagnata e scivolosa (SLIPPERY WET), il gestore aeroportuale deve mettere a disposizione degli utenti interessati dell'aeroporto tale informazione. Ciò deve essere fatto emettendo un NOTAM in aggiunta al riporto sulle condizioni della pista e deve descrivere l'ubicazione della parte interessata.

Nota: quando il RWYCC è stato declassato o innalzato, le informazioni "DOWNGRADED" o "UPGRADED" (come appropriate) devono essere incluse nelle note in chiaro della sezione dello SNOWTAM dedicata alla consapevolezza situazionale.

13.2 Coordinamento tra aeroporti, AIS e ATS

Le procedure di coordinamento esistenti tra aeroporti, AIS e ATS rimangono invariate.

Le informazioni sullo stato della pista devono essere diffuse a partire dalla data e ora di entrata in vigore dell'implementazione come segue:

- a) sotto forma di messaggio SNOWTAM tramite AIS e ATS (ATIS, radiotelefonica), quando la pista è totalmente o parzialmente contaminata da:
- acqua stagnante,
 - neve,
 - neve mista ad acqua,
 - ghiaccio;
 - gelo/brina, o
 - quando la pista è bagnata associata allo sgombero o al trattamento di neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo;
- b) sotto forma di riporto sulle condizioni della pista (RCR) solo tramite ATS (ATIS, RTF): quando la pista è bagnata, non associata alla presenza di neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo/brina.

- water;
- snow;
- slush;
- ice;
- frost;
- anti-icing or de-icing liquid chemicals or other contaminants; and
- snow banks or drifts.

- b) The aerodrome operator shall report the runway surface condition over each third of the runway using a runway condition report (RCR). The runway condition report shall include as a minimum the mandatory items of the SNOWTAM form as defined in paragraphs 12.1.1 and 12.1.2 above as well as any conditional items if relevant.
- c) Reporting shall commence when a significant change in runway surface condition occurs due to water, snow, slush, ice or frost.
- d) Reporting of the runway surface condition shall continue to reflect significant changes until the runway is no longer contaminated.
- e) SNOWTAM publications shall be continued, until the runway is no longer contaminated. From this it follows, that the last RCR may only state WET or DRY contamination type as appropriate.
- f) When a paved runway or portion thereof is slippery wet, the aerodrome operator shall make such information available to the relevant aerodrome users. This shall be done by issuing a NOTAM in addition to the runway condition report and shall describe the location of the affected portion.

Remark: when the RWYCC has been downgraded or upgraded, the information "DOWNGRADED" or "UPGRADED" (as appropriate) shall be included in the 'plain-language remark' filed of the situational awareness section of the SNOWTAM.

13.2 Coordination between aerodromes, AIS and ATS

Existing coordination procedures between aerodromes, AIS and ATS remain unchanged.

Runway condition information shall be disseminated as of the implementation effective date and time as follows:

- a) in form of a SNOWTAM message through the AIS and ATS (ATIS, radiotelephony), when the runway is wholly or partly contaminated by:
- standing water,
 - snow,
 - slush,
 - ice;
 - frost, or
 - when the runway is wet associated with the clearing or treatment of snow, slush, ice or frost;
- b) in form of a runway condition report (RCR) only through the ATS (ATIS, RTF): when the runway is wet, not associated with the presence of snow, slush, ice or frost.

La trasmissione delle informazioni da parte degli enti ATS è specificata nella sezione 13.3.3

13.3 Informazioni essenziali sulle condizioni dell'aeroporto

13.3.1 Le informazioni essenziali sulle condizioni dell'aeroporto sono le informazioni necessarie per la sicurezza delle operazioni degli aeromobili, relative all'area di movimento o ad ogni infrastruttura ad essa normalmente associata.

13.3.2 Le informazioni essenziali sulle condizioni dell'aeroporto devono includere informazioni quelle relative ai casi seguenti:

- a) acqua, neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o gelo su una pista, una via di rullaggio o un piazzale;
- b) prodotti chimici liquidi antighiaccio o per lo sghiacciamento o altri contaminanti su una pista, una via di rullaggio o un piazzale;
- c) Codice delle condizioni di pista (RWYCC) su ogni terzo della pista (dalla matrice di valutazione delle condizioni della pista – RCAM – 0, 1, 2, 3, 4, 5 o 6)
- d) Descrizione delle condizioni osservate su ogni terzo di pista:
 - i. NEVE SECCA COMPATTA
 - ii. ASCIUTTA
 - iii. NEVE SECCA
 - iv. NEVE SECCA SOPRA NEVE COMPATTA
 - v. NEVE SECCA SUL GHIACCIO
 - vi. GELO
 - vii. GHIACCIO
 - viii. BAGNATA E SCIVOLOSA
 - ix. NEVE MISTA AD ACQUA
 - x. PISTA INVERNALE APPOSITAMENTE PREPARATA
 - xi. ACQUA STAGNANTE
 - xii. ACQUA SULLA NEVE COMPATTA
 - xiii. BAGNATA
 - xiv. GHIACCIO BAGNATO
 - xv. NEVE BAGNATA
 - xvi. NEVE BAGNATA SOPRA NEVE COMPATTA
 - xvii. NEVE BAGNATA SOPRA IL GHIACCIO
 - xviii. TRATTATO CHIMICAMENTE
 - xix. SABBIA SPARSA

Nota: i punti xviii. e xix. sono presenti solo nella "Sezione Consapevolezza Situazionale" e non nella "Sezione Calcolo delle Prestazioni".

- e) ogni altra informazione pertinente.

Informazioni aggiornate sulle condizioni dei piazzali potrebbero non essere sempre disponibili per la torre di controllo dell'aeroporto o per l'unità AFIS. La responsabilità della torre di controllo dell'aeroporto o dell'unità AFIS in relazione ai piazzali è, per quanto riguarda la fornitura di informazioni come descritto ai punti 13.3.1 e 13.3.2, limitata alla trasmissione agli aeromobili delle informazioni che vengono loro fornite dal gestore responsabile dei piazzali.

13.3.3 Trasmissione di informazioni da parte dell'ATS

13.3.3.1 Riporto sulle condizioni della pista

Le unità ATS devono avere a disposizione per la trasmissione agli aeromobili, su richiesta, le informazioni del riporto sulle condizioni della pista (RCR). Questo deve essere trasmesso

Transmission of information by ATS units is specified in Section 13.3.3

13.3 Essential information on aerodrome conditions

13.3.1 Essential information on aerodrome conditions is information necessary to safety in the operation of aircraft, which pertains to the movement area or any facilities usually associated therewith.

13.3.2 Essential information on aerodrome conditions should include information relating to the following:

- a) water, snow, slush, ice or frost on a runway, a taxiway or an apron;
- b) anti-icing or de-icing liquid chemicals or other contaminants on a runway, taxiway or apron;
- c) Runway Condition Code (RWYCC) on each runway third (From Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 or 6)
- d) Condition description observed on each runway third:
 - i. COMPACTED SNOW DRY
 - ii. DRY
 - iii. DRY SNOW
 - iv. DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW
 - v. DRY SNOW ON TOP OF ICE
 - vi. FROST
 - vii. ICE
 - viii. SLIPPERY WET
 - ix. SLUSH
 - x. SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY
 - xi. STANDING WATER
 - xii. WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW
 - xiii. WET
 - xiv. WET ICE
 - xv. WET SNOW
 - xvi. WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW
 - xvii. WET SNOW ON TOP OF ICE
 - xviii. CHEMICALLY TREATED
 - xix. LOOSE SAND

Remark: point xviii. and xix. are present only in the "Situational Awareness Section" and not in the "Performance Calculation Section".

- e) any other pertinent information.

Up-to-date information on the conditions on aprons may not always be available to the aerodrome control tower or to the AFIS unit. The responsibility of the aerodrome control tower or the AFIS unit in relation to aprons is, with respect to the provision of information as described in points 13.3.1 and 13.3.2, limited to the transmission to aircraft of the information which is provided to it by the operator responsible for the aprons.

13.3.3 Transmission of information by ATS

13.3.3.1 Runway Condition Report ATS units shall have available for transmission to aircraft, upon request, the runway condition report (RCR) information. This

<p>agli aeromobili nell'ordine della direzione di atterraggio o decollo.</p> <p>13.3.3.2 Informazioni essenziali sulle condizioni dell'aeroporto. Durante la trasmissione delle informazioni sulle condizioni attuali della superficie della pista, le unità ATS forniranno le seguenti informazioni come estratte dall'RCR corrente e nell'ordine della direzione di atterraggio o decollo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • INDICATORE DI POSIZIONE DELL'AEROPORTO (se appropriato) • DESIGNATORE DI PISTA • CODICE CONDIZIONI DI PISTA (RWYCC) SU OGNI TERZO DI PISTA • DESCRIZIONE DELLE CONDIZIONI SULLA LUNGHEZZA TOTALE DELLA PISTA (SU OGNI TERZO DELLA PISTA) • PROFONDITA' DEL CONTAMINANTE E PERCENTUALE DEL CONTAMINANTE PER OGNI TERZO DI PISTA (se applicabile) • INNALZATO / DECLASSATO (se applicabile) <p>Nota 1: modifiche significative alle condizioni della superficie della pista saranno trasmesse qualora fornite dal gestore dell'aeroporto.</p> <p>Nota 2: le unità ATS possono istruire l'aeromobile di ottenere informazioni su un canale di comunicazione alternativo.</p> <p>13.3.3.3 Trasmissione ATIS di condizioni significative della superficie della pista e, se appropriato, dell'azione frenante. Ove disponibili, ATIS fornirà le informazioni elencate in 13.3.3.1</p> <p>13.3.3.1 Modifiche significative sulle condizioni della superficie della pista saranno trasmesse se fornite dal gestore aeroportuale.</p> <p>13.3.3.4 Rapporti speciali nel caso in cui l'azione frenante incontrata sia migliore/peggiore di quella riportata trasmessi al gestore aeroportuale per le valutazioni pertinenti.</p> <p><u>13.3.4 Fraseologia ATS per le informazioni sull'aeroporto.</u> Queste informazioni sono fornite per i terzi della pista o per l'intera pista, a seconda dei casi.</p> <p>a) [(ubicazione)] PISTA (numero) CONDIZIONE DI SUPERFICIE [CODICE (numero di tre cifre)]; seguito se necessario da:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. EMESSO AI (data e ora UTC); 2. ASCIUTTA, o GHIACCIO BAGNATO, o ACQUA SOPRA NEVE COMPATTA, o NEVE SECCA, o NEVE SECCA SUL GHIACCIO, o NEVE BAGNATA SUL GHIACCIO, o GHIACCIO, o NEVE MISTA AD ACQUA, o ACQUA STAGNANTE, o NEVE COMPATTA, o NEVE BAGNATA, o NEVE SECCA SOPRA LA NEVE COMPATTA, o NEVE BAGNATA SOPRA NEVE COMPATTA, o BAGNATA, o BAGNATA E SCIVOLOSA, O PISTA INVERNALE APPOSITAMENTE PREPARATA, o BRINA; 3. PROFONDITÀ (profondità di deposito) MILLIMETRI o NON RIPORTATA); 4. COPERTURA (numero) PER CENTO o NON RIPORTATA); 5. LARGHEZZA DISPONIBILE (numero) METRI; 6. LUNGHEZZA RIDOTTA A (numero) METRI; 	<p>shall be passed to aircraft in the order of the direction of landing or take-off.</p> <p>13.3.3.2 Essential information on aerodrome condition.</p> <p>When transmitting information on current runway surface conditions, ATS units will provide the following information as extracted from the current RCR and in the order of the direction of landing or take-off:</p> <ul style="list-style-type: none"> • AERODROME LOCATION INDICATOR (when appropriate) • RUNWAY DESIGNATION NUMBER • RUNWAY CONDITION CODE (RWYCC) ON EACH THIRD OF THE RUNWAY • CONDITION DESCRIPTION OVER TOTAL RUNWAY LENGTH (ON EACH THIRD OF THE RUNWAY) • DEPTH OF LOOSE CONTAMINANT AND PER CENT COVERAGE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD (if applicable) • UPGRADED/DOWNGRADED (if applicable) <p>Remark 1: Significant changes on the runway surface conditions will be transmitted when provided by the aerodrome operator.</p> <p>Remark 2: ATS units may instruct the aircraft to obtain information on an alternative communication channel</p> <p>13.3.3.3 ATIS broadcast of significant runway surface conditions and, if appropriate, braking action Where available ATIS will provide the information listed in 13.3.3.1</p> <p>13.3.3.1 Significant changes on the runway surface conditions will be transmitted when provided by the aerodrome operator</p> <p>13.3.3.4 Air reports of the condition that the runway braking action encountered better/worse than reported will be passed to the aerodrome operator for the relevant assessments.</p> <p><u>13.3.4 ATS phraseologies for aerodrome information</u> This information is provided for runway thirds or the full runway, as applicable.</p> <p>a) [(location)] RUNWAY (number) SURFACE CONDITION [CODE (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. AVAILABLE WIDTH (number) METRES; 6. LENGTH REDUCED TO (number) METRES;
--	--

<p>7. NEVE SOLLEVATA SULLA PISTA; 8. SABBIA SPARSA; 9. TRATTATO CHIMICAMENTE; 10. SNOWBANK (numero) METRI [SINISTRA, o DESTRA o SINISTRA E DESTRA] DELL'ASSE PISTA; 11. TAXIWAY (identificazione della/delle via/vie di rullaggio) BANCHI DI NEVE o BANCHI DI NEVE SU TUTTE LE TAXIWAYS; 12. PISTA (numero) BANCHI DI NEVE ADIACENTI; 13. TAXIWAY (identificazione della taxiway) SCARSA; 14. APRON (identificazione del piazzale) SCARSA; 15. Note in chiaro</p> <p>b) [(ubicazione)] CONDIZIONI DELLA SUPERFICIE DELLA PISTA RUNWAY (numero) NON AGGIORNATE c) SUPERFICIE DI ATTERRAGGIO (condizioni) d) ATTENZIONE PER LAVORI DI COSTRUZIONE (ubicazione) e) ATTENZIONE (ragione specifica) DESTRA (o SINISTRA), (o SU ENTRAMBI I LATI) DELLA PISTA (numero) f) ATTENZIONE LAVORI IN CORSO (o OSTRUZIONE) (posizione ed ogni consiglio utile) g) AZIONE FRENANTE RIPORTATA DA (tipo di aeromobile) AI (orario) BUONA (o DA BUONA A MEDIA, o MEDIA, o DA MEDIA A SCARSA, o SCARSA, o MENO CHE SCARSA) h) TAXIWAY (identificazione della via di rullaggio) POOR; i) TOWER OBSERVES (informazioni meteorologiche) j) UN PILOTA RIPORTA (informazioni meteorologiche).</p> <p>Nota: le parole tra parentesi indicano che è necessario inserire informazioni specifiche, come un livello, un luogo o un orario, ecc. per completare la frase o, in alternativa, che possono essere usate frasi facoltative. Le parole tra parentesi quadre indicano parole o informazioni aggiuntive opzionali che potrebbero essere necessarie in casi specifici.</p>	<p>7. DRIFTING SNOW; 8. LOOSE SAND; 9. CHEMICALLY TREATED; 10. SNOWBANK (number) METRES [LEFT, or RIGHT or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRE LINE; 11. TAXIWAY (identification of taxiway/s) SNOWBANK or ALL TWYS SNOWBANKS; 12. RWY (number) ADJACENT SNOWBANKS; 13. TAXIWAY (identification of taxiway) POOR; 14. APRON (identification of apron) POOR; 15. Plain language remarks</p> <p>b) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT c) LANDING SURFACE (condition) d) CAUTION CONSTRUCTION WORK (location) e) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY (number) f) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice) g) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR, or LESS THAN POOR) h) TAXIWAY (identification of taxiway) POOR i) TOWER OBSERVES (weather information) j) PILOT REPORTS (weather information).</p> <p>Remark: Words in parentheses indicate that specific information, such as a level, a place or a time, etc. must be inserted to complete the phrase, or alternatively that optional phrases may be used. Words in square parentheses indicate optional additional words or information that may be necessary in specific instances.</p>

FIG.1

Runway condition assessment matrix (RCAM)			
Assessment criteria		Downgrade assessment criteria	
RWYCC	Runway surface description	Aeroplane deceleration or directional control observation	Special air-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) <p>Up to and including 3 mm depth:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SLUSH • DRY SNOW • WET SNOW 	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort AND directional control is normal	GOOD
4	<ul style="list-style-type: none"> • SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY <p>-15°C and lower outside temperature</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>More than 3 mm depth:</p> <ul style="list-style-type: none"> • DRY SNOW • WET SNOW <p>Higher than -15°C outside air temperature:</p> <ul style="list-style-type: none"> • COMPACTED SNOW 	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced	MEDIUM
2	<p>More than 3 mm:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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

FIG.2

Runway condition assessment matrix (RCAM)			
Assessment criteria		Downgrade assessment criteria	
RWYCC	Runway surface description	Aeroplane deceleration or directional control observation	Special air-report of runway braking action
6	DRY	-	-
5	<ul style="list-style-type: none"> WET (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth) 	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort AND directional control is normal	GOOD
4		Braking deceleration OR directional control is between good and medium	GOOD TO MEDIUM
3	<ul style="list-style-type: none"> SLIPPERY WET 	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced	MEDIUM
2	More than 3 mm: <ul style="list-style-type: none"> STANDING WATER 	Braking deceleration OR directional control is between medium and poor	MEDIUM TO POOR
1		Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced	POOR
0		Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain	LESS THAN POOR

FINE/END

(CHEMICAL TREATMENT ON RUNWAY)	C	L)	→
(SNOWBANKS ON THE RUNWAY (If present, distance from runway centre line (m) followed by 'L', 'R' or 'LR' as applicable))	C	M)	→
(SNOWBANKS ON A TAXIWAY)	C	N)	→
(SNOWBANKS ADJACENT TO THE RUNWAY)	C	O)	→
(TAXIWAY CONDITIONS)	O	P)	→
(APRON CONDITIONS)	C	R)	
(MEASURED FRICTION COEFFICIENT)		S)	NR
(PLAIN-LANGUAGE REMARKS)	O	T)) <<≡
NOTES: 1. *Enter ICAO nationality letters as given in ICAO Doc 7910, Part 2, or otherwise applicable aerodrome identifier. 2. Information on other runways, repeat from B to H. 3. Information in the situational awareness section repeated for each runway, taxiway and apron. Repeat as applicable, when reported. 4. Words in brackets () not to be transmitted. 5. For letters A) to T) refer to the <i>Instructions for the completion of the SNOWTAM format, paragraph 1, item b).</i>			

SIGNATURE OF ORIGINATOR (not for transmission)

INSTRUCTIONS FOR THE COMPLETION OF THE SNOWTAM FORMAT

1. General

- a) When reporting on more than one runway, repeat Items B to H (aeroplane performance calculation section).
- b) The letters used to indicate items are only used for reference purpose and shall not be included in the messages. The letters, M (mandatory), C (conditional) and O (optional) mark the usage and information and shall be included as explained below.
- c) Metric units shall be used and the unit of measurement shall not be reported.
- d) The maximum validity of SNOWTAM is 8 hours. New SNOWTAM shall be issued whenever a new runway condition report is received.
- e) A SNOWTAM cancels the previous SNOWTAM.
- f) The abbreviated heading 'TTAAiiii CCCC MMYYGgg (BBB)' is included to facilitate the automatic processing of SNOWTAM messages in computer databanks. The explanation of these symbols is:

TT = data designator for SNOWTAM = SW;

AA = geographical designator for Member States, e.g. LF = FRANCE;

iiii = SNOWTAM serial number in a four-digit group;

CCCC = four-letter location indicator of the aerodrome to which the SNOWTAM refers;

MMYYGGgg = date/time of observation/measurement, whereby:

MM = month, e.g. January = 01, December = 12;

YY = day of the month;

GGgg = time in hours (GG) and minutes (gg) UTC;

(BBB) = optional group for:

Correction, in the case of an error, to a SNOWTAM message previously disseminated with the same serial number = COR.

Brackets in (BBB) shall be used to indicate that this group is optional.

When reporting on more than one runway and individual dates/times of observation/assessment are indicated by repeated Item B, the latest date/time of observation/assessment shall be inserted in the abbreviated heading (MMYYGGgg).

- g) The text 'SNOWTAM' in the SNOWTAM Format and the SNOWTAM serial number in a four-digit group shall be separated by a space, e.g. SNOWTAM 0124.

h) For readability purposes for the SNOWTAM message, a linefeed shall be included after the SNOWTAM serial number, after Item A, and after the aeroplane performance calculation section.

i) When reporting on more than one runway, repeat the information in the aeroplane performance calculation section from the date and time of assessment for each runway before the information in the situational awareness section.

j) Mandatory information is:

- 1) AERODROME LOCATION INDICATOR;
- 2) DATE AND TIME OF ASSESSMENT;
- 3) LOWER RUNWAY DESIGNATOR NUMBER;
- 4) RUNWAY CONDITION CODE FOR EACH RUNWAY THIRD; and
- 5) CONDITION DESCRIPTION FOR EACH RUNWAY THIRD (when runway condition code (RWYCC) is reported 1–5)

2. Aeroplane performance calculation section

Item A — Aerodrome location indicator (four-letter location indicator).

Item B — Date and time of assessment (eight-figure date/time group giving time of observation as month, day, hour and minute in UTC).

Item C — Lower runway designator number (nn[L] or nn[C] or nn[R]).

Only one runway designator shall be inserted for each runway and always the lower number.

Item D — Runway condition code for each runway third. Only one digit (0, 1, 2, 3, 4, 5 or 6) is inserted for each runway third, separated by an oblique stroke (n/n/n).

Item E — Per cent coverage for each runway third. When provided, insert 25, 50, 75 or 100 for each runway third, separated by an oblique stroke ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

This information shall be provided only when the runway condition for each runway third (Item D) has been reported as other than 6 and there is a condition description for each runway third (Item G) that has been reported other than 'DRY'.

When the conditions are not reported, this shall be signified by the insertion of 'NR' for the appropriate runway third(s).

Item F — Depth of loose contaminant for each runway third. When provided, insert in millimetres for each runway third, separated by an oblique stroke (nn/nn/nn or nnn/nnn/nnn).

This information shall only be provided for the following contamination types:

— standing water, values to be reported 04, then assessed value. Significant changes 3 mm; — slush,

values to be reported 03, then assessed value. Significant changes 3 mm;

— wet snow, values to be reported 03, then assessed value. Significant changes 5 mm; and

— dry snow, values to be reported 03, then assessed value. Significant changes 20 mm.

When the conditions are not reported, this shall be signified by the insertion of 'NR' for the appropriate runway third(s).

Item G — Condition description for each runway third. Any of the following condition descriptions for each runway third, separated by an oblique stroke, shall be inserted.

COMPACTED SNOW
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
DRY (only reported when there is no contaminant)

When the conditions are not reported, this shall be signified by the insertion of 'NR' for the appropriate runway third(s).

Item H — Width of runway to which the runway condition codes apply. The width in metres, if less than the published runway width, shall be inserted.

3. Situational awareness section

Elements in the situational awareness section shall end with a full stop.

Elements in the situational awareness section for which no information exists, or where the conditional circumstances for publication are not fulfilled, shall be left out completely.

Item I — Reduced runway length. The applicable runway designator and available length in metres shall be inserted (e.g. RWY nn [L] or nn [C] or nn [R] REDUCED TO [n]nnn).

This information is conditional when a NOTAM has been published with a new set of declared distances.

Item J — Drifting snow on the runway. When reported, 'DRIFTING SNOW' shall be inserted with a space 'DRIFTING SNOW' (RWY nn or RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] DRIFTING SNOW).

Item K — Loose sand on the runway. When loose sand is reported on the runway, the lower runway designator shall be inserted with a space 'LOOSE SAND' (RWY nn or RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] LOOSE SAND).

Item L — Chemical treatment on the runway. When chemical treatment has been reported applied, the lower runway designator shall be inserted with a space 'CHEMICALLY TREATED' (RWY nn or RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] CHEMICALLY TREATED).

Item M — Snow banks on the runway. When snow banks are reported present on the runway, the lower runway designator shall be inserted with a space 'SNOWBANK' and with a space left 'L' or right 'R' or both sides 'LR', followed by the distance in metres from centre line separated by a space 'FM CL' (RWY nn or RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] SNOWBANK Lnn or Rnn or LRnn FM CL).

Item N — Snowbanks on a taxiway. When snowbanks are present on taxiway(s), the taxiway(s) designator(s) shall be inserted with a space 'SNOWBANKS' (TWY [nn]n or TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n... or ALL TWYS SNOWBANKS).

Item O — Snow banks adjacent to the runway. When snow banks are reported present, penetrating the height profile in the aerodrome snow plan, the lower runway designator and 'ADJ SNOWBANKS' shall be inserted (RWY nn or RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] ADJ SNOWBANKS).

Item P — Taxiway conditions. When taxiway conditions are reported slippery or poor, the taxiway designator followed by a space 'POOR' shall be inserted (TWY [n or nn] POOR or TWYS [n or nn]/[n or nn]/[n or nn] POOR... or ALL TWYS POOR).

Item R — Apron conditions. When apron conditions are reported slippery or poor, the apron designator followed by a space 'POOR' shall be inserted (APRON [nnnn] POOR or APRONS [nnnn]/[nnnn]/[nnnn] POOR or ALL APRONS POOR).

Item S — (NR) Not reported.

Item T — Plain-language remarks.'

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE DEGLI SNOWTAM NEL FORMATO PREVISTO

1) Aspetti generali

- a) Per le segnalazioni riguardanti più di una pista, ripetere gli elementi da B a H (sezione per il calcolo delle prestazioni del velivolo).
- b) Le lettere utilizzate per indicare gli elementi devono essere usate esclusivamente a fini di riferimento e non devono essere inserite nei messaggi. Le lettere M (obbligatorio), C (condizionale) e O (facoltativo) indicano l'uso e le informazioni e devono essere inserite come illustrato di seguito.
- c) Devono essere utilizzate le unità metriche e l'unità di misura non deve essere indicata.
- d) La validità massima degli SNOWTAM è di 8 ore. Deve essere emesso un nuovo SNOWTAM ogni volta che viene ricevuto un nuovo rapporto sulle condizioni della pista.
- e) Uno SNOWTAM annulla lo SNOWTAM precedente.

- f) Per facilitare il trattamento automatico dei messaggi SNOWTAM nelle banche dati informatiche, viene utilizzata l'intestazione abbreviata «TTTTAAiiii CCCC MMYYGg (BBB)». Il significato di questo codice è il seguente:

TT =	designatore dati dello SNOWTAM = SW;
AA =	designatore geografico dello Stato membro, ad esempio LF = Francia;
iiii =	numero di serie dello SNOWTAM costituito da un gruppo di quattro cifre;
CCCC =	indicatore di località di quattro lettere dell'aeroporto al quale si riferisce lo SNOWTAM;
MMYYGg =	data/ora di osservazione/misurazione, laddove:
MM =	mese, ad esempio gennaio = 01, dicembre = 12;
YY =	giorno del mese;
GGg =	indicazione oraria in ore (GG) e minuti (g) UTC;
(BBB) =	gruppo facoltativo riservato a:

rettifica, in caso di errore, di un messaggio SNOWTAM precedentemente diffuso con lo stesso numero di serie = COR.

Le parentesi (BBB) devono essere usate per indicare che questo gruppo è facoltativo.

Quando le segnalazioni riguardanti più di una pista e singole date/ore di osservazione/valutazione sono indicate con l'elemento B ripetuto, nell'intestazione abbreviata (MMAAGGg) deve essere inserita l'ultima data/ora di osservazione/valutazione.

- g) Nei messaggi in formato SNOWTAM, fra la scritta «SNOWTAM» e il numero di serie di quattro cifre dello SNOWTAM deve esservi uno spazio di separazione. Esempio: SNOWTAM 0124.
- h) A fini di leggibilità del messaggio SNOWTAM, deve essere inserito un a capo dopo il numero di serie dello SNOWTAM, dopo l'elemento A e dopo la sezione per il calcolo delle prestazioni del velivolo.
- i) Quando le segnalazioni riguardano più di una pista, le informazioni contenute nella sezione per il calcolo delle prestazioni del velivolo devono essere ripetute a partire dalla data e dall'ora della valutazione per ogni pista e inserite prima delle informazioni della sezione riguardante la consapevolezza situazionale.
- j) Informazioni obbligatorie:
 - 1) INDICATORE DI LOCALITÀ DELL'AEROPORTO;
 - 2) DATA E ORA DELLA VALUTAZIONE;
 - 3) NUMERO DI DESIGNATORE PISTA INFERIORE;
 - 4) CODICE DELLE CONDIZIONI DELLA PISTA PER OGNI TERZO DI PISTA; e
 - 5) DESCRIZIONE DELLE CONDIZIONI PER OGNI TERZO DI PISTA [quando è indicato il codice delle condizioni della pista (RWYCC) 1–5]

2) Sezione per il calcolo delle prestazioni del velivolo

Elemento A — Indicatore di località dell'aeroporto (di quattro lettere).

Elemento B — Data e ora della valutazione (gruppo data/ora di otto cifre indicante l'orario di osservazione in termini di mese, giorno, ore e minuti in UTC).

Elemento C — Numero di designatore pista inferiore [nn(L) o nn(C) o nn(R)].

Per ogni pista deve essere inserito un solo designatore, corrispondente sempre al numero inferiore.

Elemento D — Codice delle condizioni della pista per ogni terzo di pista. Per ogni terzo di pista deve essere inserita una sola cifra (0, 1, 2, 3, 4, 5 o 6). Le cifre devono essere separate da una barra (n/n/n).

Elemento E — Percentuale di copertura per ogni terzo di pista. Se indicata, inserire per ogni terzo di pista il valore corretto fra 25, 50, 75 o 100. Le cifre devono essere separate da una barra [(n)nn/(n)nn/(n)nn].

Questa informazione deve essere fornita soltanto quando le condizioni per ogni terzo di pista (elemento D) sono state segnalate come diverse da 6 e vi è una descrizione delle condizioni per ogni terzo di pista (elemento G) con indicazione diversa da «DRY». Quando le condizioni non sono segnalate occorre inserire «NR» per il terzo o i terzi di pista corrispondenti.

Elemento F — Spessore di contaminante sparso per ogni terzo di pista. Se indicato, inserirlo in millimetri per ogni terzo di pista. Le cifre devono essere separate da una barra (nn/nn/nn o nnn/nnn/nnn).

Questa informazione deve essere fornita unicamente per i seguenti tipi di contaminanti:

— *standing water (acqua stagnante), valori da segnalare 04, quindi valore valutato. Variazioni significative: da 3 mm a 15 mm inclusi;*

— *slush (neve mista ad acqua), valori da segnalare 03, quindi valore valutato. Variazioni significative: da 3 mm a 15 mm inclusi;*

— *wet snow (neve bagnata), valori da segnalare 03, quindi valore valutato. Variazioni significative: 5 mm; e*

— *dry snow (neve secca), valori da segnalare 03, quindi valore valutato. Variazioni significative: 20 mm.*

Quando le condizioni non sono segnalate occorre inserire «NR» per il terzo o i terzi di pista corrispondenti.

Elemento G — Descrizione delle condizioni di ogni terzo di pista. Per ogni terzo di pista devono essere inserite le condizioni secondo l'elenco che segue, separate da una barra.

COMPACTED SNOW (NEVE COMPATTA)

DRY SNOW (NEVE SECCA)

DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (NEVE SECCA SOPRA NEVE COMPATTA)

DRY SNOW ON TOP OF ICE (NEVE SECCA SOPRA GHIACCIO)

FROST (GELO)

ICE (GHIACCIO)

SLIPPERY WET (SCIVOLOSA E BAGNATA)

SLUSH (NEVE MISTA AD ACQUA)

SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (PISTA INVERNALE APPOSITAMENTE PREPARATA)

STANDING WATER (ACQUE STAGNANTI)

WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (ACQUA SOPRA NEVE COMPATTA)

WET (BAGNATA)

WET ICE (GHIACCIO BAGNATO)

WET SNOW (NEVE BAGNATA)

WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (NEVE BAGNATA SOPRA NEVE COMPATTA)

WET SNOW ON TOP OF ICE (NEVE BAGNATA SOPRA GHIACCIO)

DRY (SECCA) (segnalazione soltanto in caso di assenza di contaminanti)

Quando le condizioni non sono segnalate occorre inserire «NR» per il terzo o i terzi di pista corrispondenti.

Elemento H — Larghezza della pista cui si applicano i codici delle condizioni della pista. Deve essere inserita la larghezza, in metri, quando inferiore alla larghezza pubblicata della pista.

3) Sezione riguardante la consapevolezza situazionale

Gli elementi della sezione riguardante la consapevolezza situazionale devono terminare con un punto.

Gli elementi della sezione riguardante la consapevolezza situazionale per i quali non sono presenti informazioni o non sono soddisfatte le condizioni per la pubblicazione devono essere esclusi completamente.

Elemento I — Lunghezza ridotta della pista. Occorre inserire il designatore applicabile della pista e la lunghezza disponibile in metri [ad esempio RWY nn (L) o nn (C) o nn (R) REDUCED TO (n)nnn].

Questa informazione è subordinata alla pubblicazione di un NOTAM con una nuova serie di distanze dichiarate.

Elemento J — Scaccianeve sulla pista. Qualora sia segnalato il fenomeno dello scaccianeve, inserire il designatore inferiore della pista e, con uno spazio, «DRIFTING SNOW» [RWY nn o RWY nn(L) o RWY nn(C) o RWY nn (R) DRIFTING SNOW].

Elemento K — Sabbia sparsa sulla pista. Quando è segnalata la presenza di sabbia sparsa sulla pista, è necessario inserire il designatore inferiore della pista e, con uno spazio, «LOOSE SAND» [RWY nn o RWY nn(L) o nn(C) o nn(R) LOOSE SAND].

Elemento L — Trattamento chimico sulla pista. Quando è segnalata l'effettuazione di un trattamento chimico, è necessario inserire il designatore inferiore della pista e, con uno spazio, «CHEMICALLY TREATED» [RWY nn o RWY nn(L) o nn(C) o nn(R) CHEMICALLY TREATED].

Elemento M — Cumuli di neve sulla pista. Quando è segnalata la presenza di cumuli di neve sulla pista, è necessario inserire il designatore inferiore della pista e, con uno spazio, «SNOWBANK», quindi, con uno spazio, «L» (sinistra), «R» (destra) o «LR» (entrambi i lati), seguito dalla distanza in metri dall'asse centrale separata da uno spazio («FM CL») [RWY nn o RWY nn(L) o nn(C) o nn(R) SNOWBANK Lnn o Rnn o LRnn FM CL].

Elemento N — Cumuli di neve su una via di rullaggio. Quando sulle vie di rullaggio sono presenti cumuli di neve, è necessario inserire il designatore della via di rullaggio e, con uno spazio, «SNOWBANK» [TWY (nn)n o TWYS (nn)n/(nn)n/(nn)n... SNOWBANKS o ALL TWYS SNOWBANKS].

Elemento O — Cumuli di neve nelle adiacenze della pista. Quando è segnalata la presenza di cumuli di neve che entrano nel profilo in altezza del piano sgombero neve dell'aeroporto, è necessario inserire il designatore inferiore della pista e «ADJ SNOWBANKS» [RWY nn o RWY nn(L) o nn(C) o nn(R) ADJ SNOWBANKS].

Elemento P — Condizioni della via di rullaggio. In caso di vie di rullaggio segnalate come sdruciolevoli o in cattive condizioni, è necessario inserire il designatore della via di rullaggio seguito da uno spazio e da «POOR» [TWY (n o nn) POOR o TWYS (nn)n/(nn)n/(nn)n... POOR o ALL TWYS POOR].

Elemento R — Condizioni del piazzale. In caso di piazzali segnalati come sdruciolevoli o in cattive condizioni, è necessario inserire il designatore del piazzale seguito da uno spazio e da «POOR» [APRON (nnnn) POOR o APRONS (nnnn)/(nnnn)/(nnnn)... POOR o ALL APRONS POOR].

Elemento S — (NR) Non segnalato.

Elemento T — Note in linguaggio chiaro.

GM2 ADR.OPS.A.065(a) Reporting of the runway surface condition
RUNWAY CONDITION REPORT

AEROPLANE PERFORMANCE CALCULATION SECTION

(a) The aeroplane performance calculation section is a string of grouped information, separated by a space ' ' ending with a return and a two-line feed '<<≡', in order to distinguish the aeroplane performance calculation section from the following situational awareness section or the following aeroplane performance calculation section of another runway.

(b) The information to be included in this section consists of the following:

(1) **Aerodrome location indicator:** a four-letter ICAO location indicator in accordance with ICAO Doc 7910 'Location Indicators'.

This information is mandatory.

Format: nnnn

(2) **Date and time of the assessment:** date and time (UTC) when the assessment was performed.

This information is mandatory.

Format: MMDDhhmm

(3) **Lower runway designation number:** a two- or three-character number identifying the runway for which the assessment is carried out and reported.

This information is mandatory.

Format: nn[L] or nn[C] or nn[R]

(4) **Runway condition code for each runway third:** a one-digit number identifying the RWYCC assessed for each runway third. The codes are reported in a three-character group separated by a '/' for each third. The direction for listing the runway thirds is the direction as seen from the lower designation number.

This information is mandatory.

When transmitting information on the runway surface condition by air traffic services to flight crews, the sections are, however, referred to as the first, second or third part of the runway. The first part always means the first third of the runway as seen in the direction of landing or take-off as illustrated in Figures 1 and 2.

Format: n/n/n

Example: 5/5/2

(5) **Per cent coverage contaminant for each runway third:** a number identifying the percentage coverage. The percentages are to be reported in an up-to-nine character group separated by a '/' for each runway third. The assessment is based upon an even distribution within the runway thirds using Table 1.

This information is conditional. It is not reported for any runway third that is dry or covered with less than 10 per cent.

Format: [n]nn/[n]nn/[n]nn

Example: 25/50/100

In case of uneven distribution of the contaminants, additional information is given in the plain-language remark part of the situational awareness section of the RCR. Where possible, a standardised text is used.

When no information is to be reported, 'NR' is inserted at the relevant position of the message, to indicate to the user that no information exists.

(6) **Depth of loose contaminant: dry snow, wet snow, slush or standing water for each runway third:** a two- or three-digit number representing the assessed depth (mm) of the contaminant for each runway third. The depth is reported in a six- to nine-character group separated by a '/' for each runway third as defined in Table 2 of AMC1 ADR.OPS.A.065(b);(c). The assessment is based upon an even distribution within the runway thirds following an assessment. If measurements are included as part of the assessment process, the reported values are still reported as assessed depths.

This information is conditional. It is reported only for DRY SNOW, WET SNOW, SLUSH and STANDING WATER.

Format: [n]nn/[n]nn/[n]nn

(7) **Condition description for each runway third:** to be reported in capital letters using the terms specified in ADR.OPS.A.065 point (a). The condition types are separated by an oblique stroke '/'.
This information is mandatory.

Format: nnnn/nnnn/nnnn

(8) **Width of runway to which the RWYCCs apply if less than the published width:** two-digit number representing the width of cleared runway in metres.

This information is conditional.

Format: nn

If the cleared runway width is not symmetrical along the centre line, additional information is given in the plain-language remark part of the situational awareness section of the RCR.

SITUATIONAL AWARENESS SECTION

(a) All individual messages in the situational awareness section end with a full-stop sign, in order to distinguish the message from subsequent message(s).

(b) The information to be included in this section consists of the following:

(1) **Reduced runway length**

The information is conditional when a NOTAM has been published with a new set of declared distances affecting the landing distance available (LDA).

Format: Standardised fixed text – RWY nn [L] *or* nn [C] *or* nn [R] REDUCED TO [n]nnn

(2) **Drifting snow on the runway**

This information is conditional.

Format: Standardised fixed text – RWY nn [L] *or* nn [C] *or* nn[R] DRIFTING SNOW

(3) **Loose sand on the runway**

This information is conditional.

Format: RWY nn[L] *or* nn[C] *or* nn[R] LOOSE SAND

(4) **Chemical treatment on the runway**

This information is conditional.

Format: RWY nn[L] *or* nn[C] *or* nn[R] CHEMICALLY TREATED

(5) **Snowbanks on the runway**

This information is conditional.

Left or right distance in metres from centre line.

Format: RWY nn[L] *or* nn[C] *or* nn[R] SNOWBANK Lnn *or* Rnn *or* LRnn FM CL

(6) **Snowbanks on taxiway**

This information is conditional.

Format: TWY [nn]n *or* TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n/... *or* ALL TWYS SNOWBANKS

(7) **Snowbanks adjacent to the runway penetrating level/profile set in the aerodrome snow plan.**

This information is conditional.

Format: RWY nn[L] *or* nn[C] *or* nn[R] ADJ SNOWBANKS

(8) **Taxiway conditions**

This information is optional.

Format: TWY [nn]n POOR *or* TWYS[nn]n/[nn]n/... POOR *or* ALL TWYS POOR

(9) **Apron conditions**

This information is conditional.

Format: APRON [nnnn] POOR *or* APRONS[nnnn]/[nnnn]/... POOR *or* ALL APRONS POOR

(10) **Plain-language remarks using only allowable characters in capital letters**

Where possible, standardised text is used.

This information is optional except for the conditional information 'UPGRADED' or 'DOWNGRADED' used whenever the assessed RWYCC differs from what follows directly from the runway condition assessment matrix (RCAM). When present, this information is to be the first piece of information of the plain language remarks in order to ease readability and to recognise its importance as part of the situational awareness prior to aeroplane performance calculations.

Format: Combination of allowable characters where use of full stop '.' marks the end of the message.

Allowable characters:

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

/ [oblique stroke] '.' [period] ' ' [space]

If ICE, SNOW or SNOW ON ICE affects only the runway edge, the following text may be used:

RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] ICE or SNOW or SNOW ON ICE Lnn or Rnn or LRnn FM EDGE.