

# REPUBLIK ÖSTERREICH

**AUSTRO CONTROL GmbH**  
LUFTFAHRTINFORMATIONSDIENST  
Wagramer Straße 19  
1220 Wien  
AUSTRIA



**AUSTRO CONTROL GmbH**  
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE  
Wagramer Strasse 19  
1220 Wien  
AUSTRIA

Phone: +43 (0)51703/2051  
Telefax: +43 (0)51703/2056  
AFTN: LOWWYNYX  
e-mail: [nof@austrocontrol.at](mailto:nof@austrocontrol.at)

REPUBLIC OF AUSTRIA

**AIC**      **A 12/20**  
**24 SEP**

Dieses AIC umfasst 21 Seiten und 2 Anhänge.

This AIC includes 21 pages and 2 appendices.

## Implementierung des neuen ICAO SNOWTAM Formats

## Implementation of new ICAO SNOWTAM Format

**Achtung!** Verschiebung der Implementierung des ICAO GRF (SNOWTAM-NEU):

**Attention!** Implementation of ICAO GRF (SNOWTAM) postponed:

Aufgrund der noch immer andauernden COVID-19 Pandemie und den daraus resultierenden Herausforderungen für die Luftfahrtindustrie, wurde die Implementierung des ICAO Global Reporting Format (GRF) von ICAO in das Jahr 2021 verschoben.

In response to the on-going COVID-19 pandemic and the associated challenges facing the aviation industry, ICAO has delayed the implementation of the ICAO Global Reporting Format (GRF) until 2021.

Der genaue Termin der Implementierung wird gesondert mittels NOTAM und AIC bekanntgegeben, wird aber jedenfalls in das 3. oder 4. Quartal 2021 fallen.

The exact application date will be published separately via NOTAM and AIC. The application will be in any way not earlier than 3rd or 4th quarter of 2021.

Dieses AIC ersetzt AIC A 12/19 vom 19. Dezember 2019.

This AIC replaces AIC A 12/19 from December 19, 2019.

Grundlagen: ICAO Annex 14 Volume I Amendment 13-B, ICAO Annex 15 Amendment 39-B, ICAO Doc 9981 (PANS-Aerodromes, Part II Chapter 1), ICAO Doc 10066 (PANS-AIM), ICAO Circular 355 (Assessment, Measurement and Reporting of Runway Surface Conditions), ICAO Guidance on the Issuance of SNOWTAM Edition 1.0 February 2020, VO(EU) 139/2014 i.d.F. VO(EU) 2020/469, sowie EASA Safety Information Bulletin SIB 2018-02 on Runway Surface Condition Reporting.

Background: ICAO Annex 14 Volume I Amendment 13-B, ICAO Annex 15 Amendment 39-B, ICAO Doc 9981 (PANS-Aerodromes, Part II Chapter 1), ICAO Doc 10066 (PANS-AIM), ICAO Circular 355 (Assessment, Measurement and Reporting of Runway Surface Conditions), ICAO Guidance on the Issuance of SNOWTAM Edition 1.0, EU-Regulation 139/2014 including amendment via EU-Regulation 2020/469, EASA Safety Information Bulletin SIB 2018-02 on Runway Surface Condition Reporting.

Englische Version des AIC beginnt ab Seite 12.

English version of the AIC starting from page 12.

### 1. Allgemeines

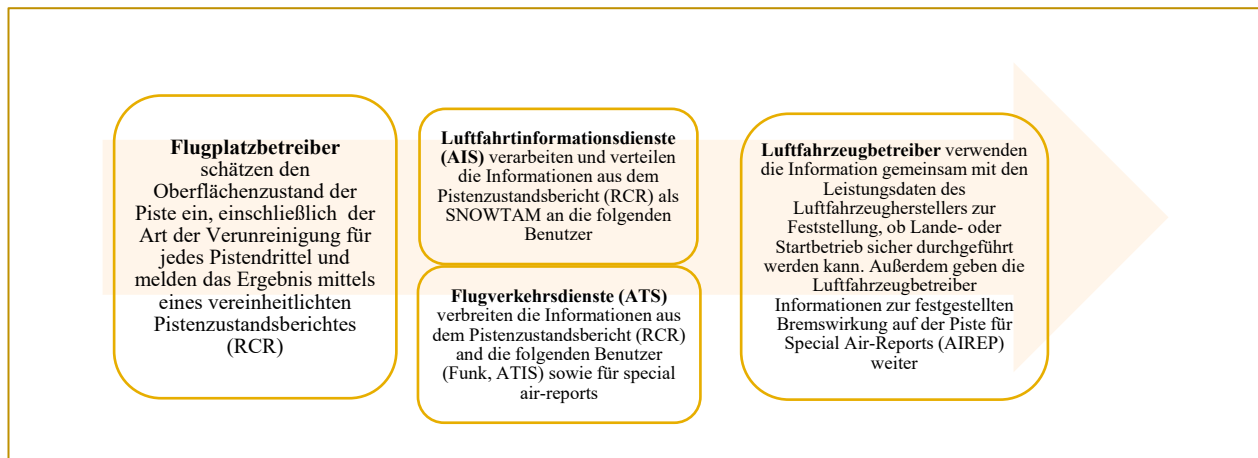
Die neue ICAO Methodik zur Einschätzung und Meldung des Oberflächenzustands von Pisten – im Allgemeinen bezeichnet als „Global Reporting Format“ (GRF) – wird im Jahr 2021 umgesetzt und ermöglicht das harmonisierte Einschätzen und Melden des Pistenzustands. Dadurch soll eine verbesserte Einschätzung der Start- und Landebedingungen durch die Flugbesatzung erreicht werden.

Das geänderte Verfahren umfasst insbesondere:

- eine neue Definition des SNOWTAM, das nun auch Gefährdungen aufgrund von Wasser (stehendem Wasser) auf den Bewegungsflächen einschließt;
- neue Begriffe und Definitionen: Pistenzustandskennzahl-Matrix (RCAM), Pistenzustandskennzahl (RWYCC), Pistenzustandsmeldung (RCR)
- neues SNOWTAM Formblatt und neue Form der SNOWTAM Meldung;
- Ermittlung des Pistenzustands über die Pistenzustandskennzahl (Runway Condition Code, RWYCC), die aus der Pistenzustandskennzahl-Matrix (RCAM) abgeleitet wird, einschließlich der Kriterien für Downgrades.
- Der über SNOWTAM verbreitete Pistenzustand schließt jetzt auch stehendes Wasser auf der Piste ein, d.h., die Verlautbarung einer SNOWTAM Meldung kann sich auch außerhalb der Wintersaison ergeben;

- Die maximale Gültigkeit eines SNOWTAM wurde auf 8 Stunden geändert. Nach Ablauf dieser 8 Stunden muss ein neues SNOWTAM ausgegeben werden, bis eine Meldung mit Zustandsbeschreibung NASS oder TROCKEN ausgegeben werden kann.

## 2. Informationsfluss



## 3. Implementationsplan

### 3.1 Geplanter Zeitpunkt der Implementation

Das neue ICAO GRF einschließlich des neuen SNOWTAM Formats wird in Österreich im Jahr 2021 in Kraft treten. Bis zum Inkrafttretungszeitpunkt wird das Verfahren zur Meldung des Pistenzustands und Verlautbarung von SNOWTAM Meldungen unverändert beibehalten.

### 3.2 Nationaler Implementationsplan

Der nationale Implementationsplan für Österreich einschließlich eines Zeitplans für die Umsetzung ist im Anhang zu diesem AIC enthalten (nur in englischer Sprache).

### 3.3 Nationales GRF Implementationsteam

- GRF Implementation Focal Point: Kurt Klösch (Austro Control ATM/AIM);
- CAA: Roland Spiegel (BMK IV/L3)
- ANSP/ATS: Manfred Saitz (ACG ATM); Philip Wächter (ACG SQ).

### 3.4 Betroffene Interessensgruppen

#### 3.4.1. Luftfahrzeugbetreiber:

Luftfahrzeugbetreiber (Piloten, Luftfahrtunternehmen etc.) benötigen die entsprechenden Kenntnisse zur Interpretation der Information in Übereinstimmung mit den Leistungsdaten des Luftfahrzeugherstellers und zur Eingabe in Bordsysteme soweit erforderlich.

#### 3.4.2. Flugplatzbetreiber der österreichischen Flughäfen LOWG, LOWI, LOWK, LOWL, LOWS, LOWW, Flugplatzbetreiber der österreichischen Militärflugplätze LOXT und LOXZ, sowie Flugplatzbetreiber jener Flugfelder, mit denen ein Meldungsabkommen mit Austro Control GmbH/AIS besteht (LOAN, LOAV, LOIH, LOIJ, LOLW, LOWZ):

Für die genannten Flugplatzbetreiber gelten ab der Implementierung des ICAO GRF folgende Verantwortlichkeiten:

- a) Der Flugplatzbetreiber hat den Luftfahrtinformationsdiensten und Flugverkehrsdiensten alle Umstände von betrieblicher Bedeutung zu melden, die den Betrieb von Luftfahrzeugen und den Flugplatzbetrieb auf den Bewegungsflächen betreffen, insbesondere betreffend das Vorhandensein von:
  - Wasser;
  - Schnee;
  - Matsch;

- Eis;
  - Reif;
  - Flüssige Anti- oder Enteisungschemikalien oder andere Verunreinigungen, und
  - Schneewälle oder Schneefegen.
- b) Der Flugplatzbetreiber hat den Oberflächenzustand der Piste für jedes Pistendrittel in Form eines Pistenzustandsberichts (Runway Condition Report, RCR) zu melden. Dieser Pistenzustandsbericht enthält als Minimum an Information die Pflichtfelder der ICAO SNOWTAM Form, das sind:
- Feld A) – ICAO Ortskennung des Flugplatzes,
  - Feld B) – Datum und Zeit der Zustandseinschätzung,
  - Feld C) – Pistenkennzahl,
  - Feld D) – Pistenzustandskennzahl (Runway Condition Code, RWYCC) für jedes Pistendrittel, und
  - Feld G) – Zustandsbeschreibung für jedes Pistendrittel in Standard-Phrasen wie im SNOWTAM Formblatt angegeben - kann entfallen bei RWYCC 0 oder 6.
- c) Die Meldung hat zu beginnen, wenn eine signifikante Änderung im Oberflächenzustand der Piste aufgrund von Wasser, Schnee, Matsch, Eis oder Reif auftritt.
- d) Die Meldung des Oberflächenzustands der Piste ist fortzusetzen, wann immer signifikante Änderungen eintreten, bis die Piste nicht länger verunreinigt ist. Sobald diese Situation eintritt, hat der Flugplatzbetreiber einen Pistenzustandsbericht auszugeben, in dem die Piste als nass oder trocken, je nach dem tatsächlichen Zustand, gemeldet wird.
- e) Ist eine befestigte Piste oder ein Teil einer befestigten Piste rutschig, wenn nass, hat der Flugplatzbetreiber diese Informationen den betreffenden Flugplatzbenutzern verfügbar zu machen. Dazu ist ein NOTAM zu verlautbaren, das die genaue Position des betroffenen Pistenabschnitts beschreibt.

### 3.5 Koordination zwischen Flugplätzen, AIS(NOF) und ATS

Bestehende Koordinationswege zwischen Flugplätzen, Austro Control GmbH/AIS(NOF) und ATS bleiben unverändert.

Pistenzustandsinformationen sind ab der Implementierung des ICAO GRF wie folgt zu verbreiten:

- a) als SNOWTAM-Meldung über AIS (NOF) und ATS (ATIS, Sprechfunk), wenn die Piste ganz oder teilweise verunreinigt ist durch:
- stehendes Wasser,
  - Schnee,
  - Matsch,
  - Eis,
  - Reif, oder
  - Nässe („WET“) in Zusammenhang der Räumung oder Reinigung der Piste von Schnee, Matsch, Eis oder Reif
- b) Als Pistenzustandsbericht (RCR) nur über ATS (ATIS, Sprechfunk): bei nasser Piste, wobei die Nässe aber nicht bedingt ist durch Schnee, Matsch, Eis oder Reif.

Pistenzustandsinformationen zur Verbreitung als SNOWTAM Meldung sollen an AIS (NOF) ab der Implementierung des ICAO GRF wie folgt aufgeliefert werden:

- über das Online Auflieferungstool der Austro Control GmbH („ACG SNOWTAM Proposal Tool“), oder
- durch Übermittlung des ausgefüllten SNOWTAM Formblatts Österreich Edition 2021 an AIS(NOF) mittels E-Mail an [nof@austrocontrol.at](mailto:nof@austrocontrol.at), oder
- mittels Fax des ausgefüllten SNOWTAM Formblatts Österreich Edition 2021 an AIS (NOF): 05 1703 2056.

Pistenzustandsinformationen zur Verbreitung über Sprechfunk oder ATIS als Pistenzustandsmeldung (nicht SNOWTAM) sind weiterhin aufzuliefern wie in den bereits vor der Implementierung des ICAO GRF existierenden Koordinationsverfahren niedergelegt.

### 3.6 Training und Bekanntmachung

3.6.1. Das nationale GRF Implementationsteam Österreich gibt Informationen zur Einführung des ICAO GRF primär über Luffahrtinformationsrundschriften sowie die nationalen Season Opener bekannt.

Darüber hinaus stellt Austro Control GmbH ein Online-Tool für die Auflieferung von SNOWTAM im neuen Format zur Verfügung. Für detaillierte Information, Zugangsdaten und Informationen betreffend Einschulung kontaktieren Sie bitte Austro Control GmbH ATM/AIM-SDI Hrn. Gerd Stierböck (E-Mail: [Gerd.Stierboeck@austrocontrol.at](mailto:Gerd.Stierboeck@austrocontrol.at)) oder Hrn. Samuel Juno: (E-Mail: [Samuel.Juno@austrocontrol.at](mailto:Samuel.Juno@austrocontrol.at)).

3.6.2 Erläuternde Unterlagen zur ICAO GRF Implementation in Österreich (insbesondere das *ICAO Guidance Material*) können auf [www.austrocontrol.at](http://www.austrocontrol.at) unter dem Reiter *Flugsicherung* im Menü *AIM -> SNOWTAM neu 2021* heruntergeladen werden.

3.6.3. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) stellt einen Link zu einem Online-Training zum ACI/ICAO Global Reporting Format (GRF) bereit. Dieser Link bietet Unterstützung für Flughafenpersonal und Flugplatzbetreiber bei der Anwendung der neuen ICAO Anforderungen für Ermittlung und Verlautbarung des Pistenzustands.

Für das Online-Training („ACI/ICAO Global Reporting Format course“) ist eine Kursgebühr von 150,00 USD zu bezahlen. Die Training-Plattform kann unter folgendem Link aufgerufen werden:

<https://www.olc.aero/product/icao-global-reporting-format/>

### 3.7 Erprobungs- und Testphase

Bis zur geplanten Implementierung werden interne Tests der technischen Systeme und Verfahren bei Austro Control GmbH und Eurocontrol durchgeführt.

### 3.8 Signifikante Änderungen durch die Einführung des ICAO GRF

#### 3.8.1 Gültigkeitsdauer

Gültigkeit des SNOWTAM 8 Stunden statt 24 Stunden. Nach 8 Stunden verliert das SNOWTAM automatisch seine Gültigkeit.

Flugplatzbetreiber von Flugplätzen, die für mehr als 8 Stunden während der Nacht geschlossen sind, oder für die die 8-Stunden Gültigkeit aufgrund der Flugplatz-betriebszeiten problematisch erscheint, werden ersucht, Austro Control GmbH, Fr. Dagmar Horny (E-Mail: [Dagmar.Horny@austrocontrol.at](mailto:Dagmar.Horny@austrocontrol.at)) zu kontaktieren, um eine entsprechende Verlautbarung im Luftfahrthandbuch Österreich (AIP Austria) AD 1.2 falls erforderlich vorzusehen.

#### 3.8.2 Neue Definitionen: SNOWTAM, RCAM, RWYCC, RCR

„SNOWTAM“ bezeichnet eine spezielle NOTAM Serie, die mittels eines eigenen Formats in einem Oberflächenzustandsbericht das Vorhandensein oder die Beseitigung gefährlicher Bedingungen auf den Bewegungsflächen, verursacht durch Schnee, Eis, Matsch, Reif, stehendes Wasser oder Wasser in Verbindung mit Schnee, Matsch, Eis und Frost verlautbart.

„Pistenzustandskennzahl-Matrix“ (Runway condition assessment matrix, RCAM) bezeichnet eine besondere Matrix, mit der die Pistenzustandskennzahl (Runway condition code, RWYCC) ermittelt werden kann, unter Verwendung bestimmter Verfahren, ausgehend von einem Satz beobachteter Pistenzustandsbedingungen und Pilotenmeldungen der Bremswirkung.

„Pistenzustandskennzahl“ (Runway condition code, RWYCC) bezeichnet eine 1-stellige Kennzahl, die im Pistenzustandsbericht verwendet wird, und die den Einfluss des Pistenzustands auf die Flugzeugleistung beim Abbremsen und laterale Steuerbarkeit beschreibt.

„Pistenzustandsbericht“ (Runway condition report, RCR) beschreibt eine umfassende standardisierte Meldung betreffend den Oberflächenzustand der Piste und dessen Einfluss auf die Flugzeugleistung bei Start und Landung.

#### 3.8.3 Zustandbeschreibung über Pistenzustandskennzahl

Beschreibung des Zustandes der Piste und der Flugplatzbewegungsflächen wird über Textphrasen zusammen mit einer Kennziffer von 0 bis 6 verbreitet. Die Kennziffer (Runway condition code, RWYCC) enthält Informationen zu Oberflächenzustand, Bremswirkung und Richtungskontrolle auf der Piste. Der RWYCC wird aus der Pistenzustandskennzahl-Matrix (RCAM) ermittelt, basierend auf den Einschätzungen und Beobachtungen des Flugplatzhalters und Meldungen der Flugbesatzungen.

Die Pistenzustandskennzahl-Matrix (Runway Condition Assessment Matrix, RCAM) ist vom Flugplatzbetreiber zur Feststellung der Pistenzustandskennzahl (Runway Condition Code, RWYCC) heranzuziehen:

<b>Pistenzustandskennzahl-Matrix (Runway condition assessment matrix, RCAM)</b>			
<b>Beurteilungskriterien</b>		<b>Kriterien für die Herabstufung (Downgrade assessment criteria)</b>	
<b>Pistenzustandskennzahl, RWYCC</b>	<b>Beschreibung der Pistenoberfläche</b>	<b>Beobachtetes Verhalten des Flugzeugs bei Abbremsen und Richtungssteuerung</b>	<b>Pilotenmeldungen der Bremswirkung auf der Piste</b>
<b>6</b>	TROCKEN	-	-

5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• REIF</li> <li>• NASS (Die Pistenoberfläche ist von sichtbarer Feuchtigkeit oder Wasser bis zu einschließlich 3mm Tiefe bedeckt)</li> </ul> <p><b>Bis zu und einschließlich 3mm Tiefe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• MATSCH</li> <li>• TROCKENER SCHNEE</li> <li>• NASSER SCHNEE</li> </ul>	Abbremswirkung ist normal für die aufgewendete Kraft auf den Reifenbremsen UND Richtungssteuerung ist normal	GUT / GOOD
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BESONDERS PRÄPARIERTE SCHNEEPISTE</li> </ul> <p><b>Außentemperatur -15°C und darunter:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GEPRESSTER SCHNEE</li> </ul>	Abbremswirkung ODER Richtungssteuerung ist zwischen gut und mittel	GUT BIS MITTEL / GOOD TO MEDIUM
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RUTSCHIG WENN NASS</li> <li>• TROCKENER SCHNEE oder NASSER SCHNEE (jede Tiefe) OBERHALB VON GEPRESSTEM SCHNEE</li> </ul> <p><b>Mehr als 3mm Tiefe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TROCKENER SCHNEE</li> <li>• NASSER SCHNEE</li> </ul> <p><b>Außentemperatur höher als -15°C:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GEPRESSTER SCHNEE</li> </ul>	Bremswirkung ist merkbar eingeschränkt bezogen auf die eingesetzte Kraft auf den Reifenbremsen ODER Richtungssteuerung ist merkbar beeinträchtigt	MITTEL / MEDIUM
2	<p><b>Mehr als 3mm Tiefe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• STEHENDES WASSER</li> <li>• MATSCH</li> </ul>	Bremswirkung ODER Richtungssteuerung zwischen mittel und schlecht	MITTEL BIS SCHLECHT / MEDIUM TO POOR
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EIS</li> </ul>	Bremswirkung ist signifikant eingeschränkt bezogen auf die eingesetzte Kraft auf den Reifenbremsen ODER Richtungssteuerung ist signifikant eingeschränkt	SCHLECHT / POOR
0	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NASSES EIS</li> <li>• WASSER OBERHALB VON GEPRESSTEM SCHNEE</li> <li>• TROCKENER SCHNEE oder NASSER SCHNEE OBERHALB VON EIS</li> </ul>	Bremswirkung ist minimal bis nicht vorhanden bezogen auf die eingesetzte Kraft auf den Reifenbremsen ODER Richtungssteuerung ist unsicher	WENIGER ALS SCHLECHT / LESS THAN POOR

Anmerkung (1): Die hier abgebildete Pistenzustandskennzahl-Matrix ist bereits eine korrigierte Version bezogen auf AIC A 12/19 aufgrund der laufenden Koordination mit ICAO, EASA sowie den betroffenen Flugplätzen.

Anmerkung (2): Details zur Ermittlung der Pistenzustandskennzahl und zur Anwendung der Pistenzustandskennzahl-Matrix sind zu finden im ICAO Dokument 9981 (PANS-Aerodromes), Teil II, Kapitel 2, sowie im EASA NPA 2018-14 zur EU-Verordnung 139/2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze.

Anmerkung (3): Die Pistenzustandskennzahl-Matrix wird ab AIRAC zum Implementierungsdatum im Luftfahrthandbuch Österreich verlautbart.

### 3.8.4 Abgrenzung zum Pistenzustandsbericht (Runway Condition Report)

Mit der Implementierung des ICAO GRF wird ab der Implementierung des ICAO GRF mittels „SNOWTAM“ jede Art von niederschlagsbedingter Einschränkung des Pistenzustandes verlautbart, also u.a. auch Einschränkungen durch stehendes Wasser auf der Piste wie z.B. nach heftigen Sommergewittern.

Dabei gilt:

- a) bei **Nässe („WET“)**, d.h., Wasser auf der Piste mit einer mittleren Tiefe von 3mm oder weniger und **nicht** in Zusammenhang mit Schnee, Matsch, Eis oder Reif ist **nur** die Verbreitung von mindestens den Pflichtfeldern des Pistenzustandsberichtes über die Flugverkehrsdienste (ATIS bzw. Sprechfunk) erforderlich.
- b) bei **Nässe („WET“)**, d.h., Wasser auf der Piste mit einer mittleren Tiefe von 3mm oder weniger und in Zusammenhang mit Schnee, Matsch, Eis oder Reif ist eine Verbreitung der Information als SNOWTAM-Meldung über AIS(NOF) und ATS (ATIS bzw. Sprechfunk) erforderlich.
- c) bei **stehendem Wasser („STANDING WATER“)**, d.h., Wasser auf der Piste mit einer mittleren Tiefe von 4mm oder mehr ist **immer** eine Verbreitung der Information als SNOWTAM-Meldung über AIS(NOF) und ATS (ATIS bzw. Sprechfunk) erforderlich.

Details siehe ICAO Doc 9981 (PANS-Aerodromes).

### 3.9 Beschreibung des SNOWTAM Formats Österreich Edition 2021

Das Formblatt SNOWTAM Form Österreich Edition 2021 finden Sie in Form eines Anhangs zu diesem AIC sowie als Download auf [www.austrocontrol.at](http://www.austrocontrol.at) unter dem Reiter *Flugsicherung* im Menü *AIM - Link SNOWTAM neu 2021*

#### 3.9.1 Allgemeines

- a) Die Meldungskennung lautet „SNOWTAM“, gefolgt von einem Leerzeichen und der vierstelligen Seriennummer, z.B. SNOWTAM 0015.
- b) Syntax-Informationen finden Sie im folgenden Text (siehe 7. Syntax Anforderungen); ab der Implementierung des ICAO GRF sind die Syntax-Anforderungen auch im Luftfahrthandbuch Österreich, AD 1.2 (Rettungs- und Feuerbekämpfungseinrichtungen und Schneeplan), Punkt 2.7, enthalten.
- c) Die Kennbuchstaben dienen nur als Referenz und sind in der Meldung nicht zu inkludieren.
- d) Sollen Angaben über mehr als eine Piste getroffen werden, sind in der SNOWTAM Meldung die Punkte B) bis H) (entspricht Abschnitt 1: Daten zur Berechnung der Flugleistung) für jede Piste zu wiederholen, bevor Informationen aus Abschnitt 2: Situationsbeschreibung übermittelt werden. Werden verschiedene Beurteilungszeitpunkte (Feld B)) angegeben, wird der späteste Beurteilungszeitpunkt in die Meldungskurzform übernommen.
- e) Pflichtfelder sind:
  - 1) A) (Flugplatzkennung),
  - 2) B) (Datum und Zeit der Beurteilung),
  - 3) C) (Pistenkennzahl),
  - 4) D) (Pistenzustandskennzahl für jedes Pistendrittel) und
  - 5) G) (Zustandsbeschreibung für die gesamte Pistenlänge).
- f) Bedingte Felder (d.h., nur dann Pflichtfelder, wenn die entsprechenden Bedingungen beobachtet werden) sind:
  - 1) E) (Pistenverunreinigung in Prozent für jedes Pistendrittel) und
  - 2) F) (Mittlere Stärke des Niederschlagsbelages (mm) für jedes Pistendrittel).
- g) Felder H) bis T) sind optional, d.h., wenn kein dem Feld entsprechender Zustand beobachtet wurde, ist dieses Feld nicht mit der SNOWTAM Meldung zu übermitteln.
- h) Das metrische Maßsystem ist anzuwenden, die entsprechende Maßeinheit jedoch nicht anzugeben.
- i) Die maximale Gültigkeit eines SNOWTAM beträgt 8 Stunden. Treten wesentliche Änderungen ein, muss ein neues SNOWTAM ausgegeben werden, solange bis die Piste nicht mehr verunreinigt ist und ein Pistenzustandsbericht (Runway Condition Report, RCR) mit NASS oder TROCKEN ausgegeben werden kann.

Die nachstehenden Änderungen in Bezug auf den Pistenzustand sind als wesentlich anzusehen:

- 1) Jede Änderung der Pistenzustandskennzahl (Runway Condition Code, RWYCC);
  - 2) Jede Änderung der Art des Niederschlags oder des Umfangs der Bedeckung, wodurch eine Neuklassifizierung in Feld E) (Pistenverunreinigung in Prozent) erforderlich wird;
  - 3) Änderungen der mittleren Stärke des Niederschlagsbelages um: 20mm für TROCKENEN SCHNEE, 5mm für NASSEN SCHNEE, 3mm bis einschließlich 15mm für MATSCH und STEHENDES WASSER;
  - 4) Andere Bedingungen, die aufgrund von Erfahrung oder örtlichen Umständen als wesentlich anzusehen sind, z.B. eine Pilotenmeldung über die Bremswirkung auf der Piste.
- j) Ein SNOWTAM ersetzt das vorhergehende SNOWTAM.

### 3.9.2 Abschnitt 1: Daten zur Berechnung der Flugleistung

Abschnitt 1: Daten zur Berechnung der Flugleistung besteht aus den Feldern A) (Flugplatzkennung) bis H) (Pistenbreite in Metern, auf die sich die Pistenzustandskennzahlen beziehen). Werden Beobachtungen für mehr als eine Piste verlaubar, ist Abschnitt 1 für jede Piste zu wiederholen, bevor die Meldung mit den Feldern aus Abschnitt 2: Situationsbeschreibung fortgesetzt wird.

- Feld A) Die 4-buchstabile ICAO Ortskennung des Flugplatzes ist einzutragen;
- Feld B) Die 8-stellige Datum/Zeit-Gruppe (Monat, Tag, Stunden und Minuten) für den Zeitpunkt der Beendigung der Zustandsbeurteilung in UTC ist einzutragen;
- Feld C) Die niedrigere Pistenkennzahl ist einzutragen (jeweils nur eine Pistenbezeichnungszahl für jede Piste und hier die niedrigere Pistenbezeichnungszahl).

#### 3.9.2.1 Auf Pistendrittel bezogene Informationen – Felder D), E), F) und G)

Die gesamte Pistenlänge ist in Drittel einzuteilen und für jedes Pistendrittel sind Angaben gemäß Punkt D), E), F) und G), jeweils durch Schrägstriche getrennt, zu verlaubaren.

- Feld D) Die Pistenzustandskennzahl (Runway Condition Code, RWYCC) ist für jedes Pistendrittel anzugeben, beginnend bei der Pistenschwelle mit der niedrigeren Pistenkennzahl. Der RWYCC ist aus der Pistenzustandskennzahl-Matrix zu ermitteln.
- Feld E) Das Ausmaß der Pistenverunreinigung in Prozent ist für jedes Pistendrittel anzugeben, wobei jeweils das ungünstigste Verhältnis gemäß der folgenden Tabelle zu verlaubaren ist:
- |                              |                        |
|------------------------------|------------------------|
| % Beobachtet: 10 – 25 .....  | % zu verlaubaren: 25;  |
| % Beobachtet: 26 – 50 .....  | % zu verlaubaren: 50;  |
| % Beobachtet: 51 – 75 .....  | % zu verlaubaren: 75;  |
| % Beobachtet: 76 – 100 ..... | % zu verlaubaren: 100. |
- Bei einer verlaubaren Pistenzustandskennzahl (RWYCC) von 6 und einer Zustandsbeschreibung „TROCKEN“ entfällt die Angabe.
  - Ist das Ausmaß der Pistenverunreinigung nicht bekannt, ist „Not Reported“ („NR“) für die entsprechenden Pistendrittel anzugeben.
  - Bei deutlich ungleicher Verteilung der Pistenverunreinigung innerhalb eines Pistendrittels ist das in Feld T) (Unverschlüsselte Anmerkungen) zu beschreiben.
- Feld F) Die mittlere Stärke des Niederschlagsbelages ist in mm 2- oder 3-stellig für jedes Pistendrittel anzugeben.
- Diese Information wird verlaubar für die Zustandsarten: TROCKENER SCHNEE, NASSER SCHNEE, MATSCH, STEHENDES WASSER sowie die kombinierten Zustandsarten, die trockenen Schnee, nassen Schnee, oder Wasser enthalten.
  - Als Mindestwerte sind zu verlaubaren:
    - 04 = mittlere Stärke bis zu 4 mm für STEHENDES WASSER;
    - 03 = mittlere Stärke bis zu 3 mm für MATSCH;
    - 03 = mittlere Stärke bis zu 3 mm für NASSEN SCHNEE;
    - 03 = mittlere Stärke bis zu 3 mm für TROCKENEN SCHNEE.
  - Beträgt die beobachtete Stärke des Niederschlagsbelages mehr als dieser Mindestwert, ist der beobachtete Wert anzugeben.
  - Falls die mittlere Stärke des Niederschlagsbelages nicht messbar oder nicht bekannt ist, ist „NR“ („Not Reported“) anzugeben.
  - Alle Einträge sind auf Pistendrittel bezogen anzugeben, z.B. 20/20/NR.
  - Falls die mittlere Stärke des Niederschlagsbelages innerhalb eines Pistendrittels stark unterschiedlich ist, ist das im Feld T) (Unverschlüsselte Anmerkungen) zu beschreiben.
- Feld G) Die zutreffende Zustandsbeschreibung für die dominierende Art der Pistenverunreinigung ist für jedes Pistendrittel einzutragen. Alternativ kann bei mehreren Verunreinigungsarten innerhalb eines Pistendrittels auch jene mit den gravierendsten Auswirkungen auf die Flugsicherheit angegeben werden. Zur Erleichterung der Meldung kann die Zustandsbeschreibung im SNOWTAM Formblatt Österreich durch Ankreuzen der zutreffenden Zustandsbeschreibung für jedes Pistendrittel eingetragen werden.

- Kann die Zustandsbeschreibung nicht angegeben werden, oder ist diese nicht bekannt, ist für dieses Pistendrittel „NOT REPORTED“ („NR“) einzutragen bzw. anzukreuzen.

### 3.9.2.2 Pistenbreite auf die sich die Pistenzustandskennzahlen beziehen - Feld H)

Feld H) Dieses Feld ist nur dann mit Pistenzustandsmeldung/SNOWTAM zu übermitteln, wenn die genehmigte und verlaubliche Pistenbreite nur zum Teil geräumt und betriebsbereit ist, d.h., die aktuelle Situation ist zu übermitteln.

- Feld H) ist optional; zur erleichterten Meldung mit dem SNOWTAM Formblatt Österreich besteht die Möglichkeit, auf der linken Seite des optionalen Feldes durch Anhängen des Kästchens zu kennzeichnen, wenn dieses Feld verwendet wird und in der SNOWTAM Meldung enthalten sein soll.
- Falls der gereinigte Teil der Pistenbreite nicht symmetrisch entlang der Pistenmittellinie verläuft, sind im Feld T) (Unverschlüsselte Anmerkungen) genaue Angaben zu verlaublichen.

### 3.9.3 Abschnitt 2: Situationsbeschreibung

#### 3.9.3.1 Allgemeines

- Abschnitt 2: Situationsbeschreibung enthält die Felder I) bis T). Diese Felder sind optional, d.h., jene Felder in Abschnitt 2, für die keine Information beobachtet wurde, oder bei denen die Bedingungen, unter denen eine Verlaublichung in der SNOWTAM Meldung erforderlich ist, nicht erfüllt sind, werden vollständig weggelassen.
- Zur erleichterten Meldung enthält das SNOWTAM Formblatt Österreich auf der linken Seite jeder Feldzeile ein Kontrollkästchen. Durch Ankreuzen dieses Kästchens wird angezeigt, dass dieses optionale Feld beobachtet wurde und im Pistenzustandsreport/SNOWTAM verlaublich werden soll.
- Jedes einzelne Element, d.h., jedes enthaltene Feld und jede Wiederholung eines enthaltenen Feldes in Abschnitt 2 ist mit Punkt (.) und Leerzeichen abzuschließen. Dadurch wird das einzelne Element vom nächsten Element unterschieden (siehe weiter unten für Details zur Meldungssyntax); z.B.: TWY K SNOW BANK. TWY A SNOW BANK. RWY 09 ADJ SNOW BANKS.
- Zur Erleichterung des SNOWTAM Antrags enthält das SNOWTAM Formblatt Österreich bereits die standardisierte Phrase für jedes Feld auf der rechten Seite jeder Feldzeile. Darin müssen die beobachteten Details nur mehr entsprechend in die Standardphrase eingetragen werden.
- Falls der Inhalt eines Feldes von Abschnitt 2 mehr als einmal in unterschiedlichen Zuständen beobachtet wurde, z.B. auf mehr als einer Piste oder mehreren Rollbahnen, ist das Feld zu wiederholen. Jede Wiederholung ist mit Punkt und Leerzeichen abzuschließen ( . ).

Zur Erleichterung der Meldung über das SNOWTAM Formblatt Österreich ist ein Leerfeld unterhalb von Feld R) enthalten. Darin ist der zu wiederholende Feldinhalt einzutragen, wobei die Feldkennung vorangestellt werden soll.

Details betreffend Syntaxvorgaben sind in Punkt 7. dieses AIC enthalten.

#### 3.9.3.2 Beschreibung der Felder

Feld I) Dieses Feld ist zu verwenden, wenn die genehmigte und verlaubliche Pistenlänge nur zum Teil geräumt und betriebsbereit ist. Phrase: niedrigere Pistenbezeichnungszahl, gefolgt von der verfügbaren Pistenlänge in Metern (m): „RWY nn REDUCED TO mm“.

- Informationen betreffend den nicht verfügbaren Teil der Piste sowie den voraussichtlichen Zeitpunkt der weiteren Reinigung sind in Feld T) (Unverschlüsselte Anmerkungen) zu verlaublichen.
- Die Pistenräumung hat von der im SNOWTAM angegebenen Schwelle zu beginnen.
- Pistenfeuer dürfen bei geräumter Piste nicht verdeckt sein. Sind die Pistenfeuer im Zuge der Räumung noch verdeckt, sind im Feld T) (Unverschlüsselte Anmerkungen) genaue Angaben zu verlaublichen.

Feld J) Dieses Feld ist für die Verlaublichung von Schneefegen auf dem Flugplatz zu verwenden. Die Phrase „DRIFTING SNOW“ ist einzutragen. Phrase: DRIFTING SNOW.

Feld K) Dieses Feld ist für die Verlaublichung von losem Sand auf der Piste zu verwenden. Die niedrigere Pistenkennzahl und „LOOSE SAND“ sind einzutragen. Phrase: RWY xx LOOSE SAND.

Feld L) Dieses Feld ist zu verwenden, um darauf hinzuweisen, dass die Piste mit chemischen Substanzen behandelt wurde. Geben Sie dazu die niedrigere Pistenkennzahl sowie „CHEMICALLY TREATED“ an. Phrase: RWY xx CHEMICALLY TREATED.

*Anmerkung: EASA NPA 2018-14 zur EU-Verordnung 139/2014 spezifiziert in GM1 ADR.OPS.B.035(b)(3) Hintergründe für die Verlaublichung von chemischer Behandlung der Piste und der verwendeten Substanzen; es wird empfohlen, dass der Flugplatzbetreiber die relevanten Informationen betreffend die verwendeten Substanzen und Verfahren verlaublich, zum Beispiel im Luftfahrthandbuch im Kapitel Schneeplan.*



- Feld M) Dieses Feld ist zu verwenden, um auf Schneewälle auf der Piste hinzuweisen, links oder rechts in Metern von der Pistenmittellinie. Phrase: RWY xx SNOW BANK Lmm oder Rmm oder LRmm FM CL. Z.B.: RWY 09 SNOW BANK L15 FM CL.
- Feld N) Dieses Feld ist für die Meldung von Schneewällen auf einer Rollbahn zu verwenden. Phrase: TWY nn SNOW BANK.
- Die Verlautbarung im SNOWTAM ist nur für die zur Piste gehörenden wichtigsten Rollbahnen erforderlich.
  - Wenn die beobachteten Bedingungen auf den einzelnen Rollbahnen unterschiedlich sind, ist dieses Feld so oft als nötig zu wiederholen und jedes Mal mit Punkt (.) abzuschließen. Im SNOWTAM Formblatt Österreich kann dafür das Wiederholungs-Feld unterhalb von Feld R) verwendet werden, wobei jeder Phrase die Feldkennung vorangestellt werden soll.
- Feld O) Dieses Feld ist zu verwenden, wenn Schneewälle neben der Piste vorhanden sind, die in das Schneeplan-Höhenprofil hineinragen. Phrase: RWY nn ADJ SNOW BANKS.
- Anmerkung: Zum Schneeplan-Höhenprofil siehe das Luftfahrthandbuch Österreich, AD 1.2, Punkt 2.*
- Feld P) Dieses Feld ist zu verwenden, wenn die Bedingungen auf einer oder mehreren Rollbahnen als „schlecht“ („POOR“) beobachtet wurden. Dazu ist die Rollbahnkennung oder die Phrase „ALL TWYS“ gefolgt von „POOR“ anzugeben. Phrase 1: TWY nn POOR. Phrase 2: ALL TWYS POOR.
- Verlautbarung im SNOWTAM ist nur für die zur Piste gehörenden wichtigsten Rollbahnen erforderlich.
  - Wenn die beobachteten Bedingungen auf den einzelnen Rollbahnen unterschiedlich sind, ist Feld P) so oft als nötig zu wiederholen und jedes Mal mit Punkt (.) abzuschließen. Im SNOWTAM Formblatt Österreich kann dafür unter Voranstellung der jeweiligen Feldkennung das Wiederholungs-Feld unterhalb von Feld R) verwendet werden.
- Feld R) Dieses Feld ist zu verwenden, wenn die Bedingungen auf einer oder mehreren Abstellflächen als schlecht („POOR“) beobachtet wurden. Das Feld besteht aus der Kennung der Abstellfläche oder der Phrase „ALL APRONS“, gefolgt von „POOR“. Phrase 1: APRON nn POOR. Phrase 2: ALL APRONS POOR.
- Werden unterschiedliche Bedingungen auf den Abstellflächen beobachtet, ist Feld R) so oft als nötig zu wiederholen und jedes Mal mit Punkt (.) abzuschließen. Im SNOWTAM Formblatt Österreich kann dafür das Wiederholungs-Feld unterhalb von Feld R) verwendet werden, wobei der Phrase die jeweilige Feldkennung vorangestellt werden soll.
- Feld S) Dieses Feld wird in Österreich nicht verwendet.
- Feld T) Betrieblich wesentliche Informationen sind in englischer Sprache anzugeben, wobei Standard-Phrasen verwendet werden sollen, soweit möglich. Insbesondere werden die folgenden standardisierten Phrasen empfohlen:
- a) Angaben betreffend den nicht gereinigten und nicht betriebsbereiten Teil der Piste (Feld I), z.B.: „last 300M of RWY 16 covered by 50MM SNOW“.
  - b) Angaben betreffend den voraussichtlichen Zeitpunkt der weiteren Pistenräumung, z.B.: „further cleaning completed at hh:mm“.
  - c) Angaben betreffend noch verdeckte Pistenfeuer, z.B. „RWY 16 centerline lights obscured“.
  - d) Angaben betreffend deutlich unterschiedliche Stärke des Niederschlagsbelags innerhalb eines Pistendrittels, z.B.: „RWY16 1st 3rd slush mean depth between 3mm and 7mm“.
  - e) Angaben betreffend versetzte Räumung der Piste entlang der Pistenmittellinie, z.B.: „RWY 16 1st 3rd cleared L20 and R10 FM CL“.
  - f) Angaben betreffend Downgrading oder Upgrading der Pistenzustandskennzahl (RWYCC); die Phrase „UPGRADED“ oder „DOWNGRADED ist zu verwenden.

### 3.9.3.3 Zusatzfeld für Feldwiederholungen (SNOWTAM Formblatt Österreich)

Zur Erleichterung der Meldung über das SNOWTAM Formblatt Österreich enthält das Formblatt ein zusätzliches Feld unterhalb der Zeile für Feld R). In diesem Leerfeld können Wiederholungen der Felder aus Abschnitt 2: Situationsbeschreibung eingetragen werden, z.B., wenn weitere Rollbahnen im Zustand „POOR“ beobachtet wurden. Jedem Eintrag im Leerfeld für Feldwiederholungen ist die Feldkennung voranzustellen, damit dieser sicher zugeordnet werden kann, z.B. L) RWY 17 CHEMICALLY TREATED. P) TWY B POOR. P) TWY E POOR.

## **3.10 Syntax Anforderungen**

### 3.10.1 Beschreibung der Meldungssyntax

*Anmerkung (1): Anweisungen zu Sonderzeichen werden hier in eckigen Klammern dargestellt, z.B. [Leerzeichen].*

*Anmerkung (2): Feldkennungen A) bis T) sind in der Meldung nicht zu verwenden!*

Anmerkung (3): Der hier dargestellte Meldungsvorsatz (Adressierung und Meldungsvorsatz Kurzform) entspricht dem ICAO Standard Formblatt; im SNOWTAM Formblatt Österreich, das primär für die Auflieferung der Meldung an das österreichische NOTAM-Büro vorgesehen ist, sind AFTN Adresszeile und Vorrangvermerk nicht enthalten.

Anmerkung (4): Alle Felder in Abschnitt 2: Situationsbeschreibung sind optional und werden nur in der SNOWTAM Meldung aufgenommen, falls die betreffenden Zustände beobachtet wurden.

Anmerkung (5): Alle Felder in Abschnitt 2: Situationsbeschreibung sind mit Punkt [.] zu beenden.

Anmerkung (6): Jedes Feld in Abschnitt 2: Situationsbeschreibung ist zu wiederholen, wenn der betreffende Zustand mehr als einmal beobachtet wird, z.B. auf verschiedenen Rollbahnen. Jede Wiederholung ist mit Punkt [.] abzuschließen.

Anmerkung (7): Felder I) bis S) in Abschnitt 2: Situationsbeschreibung bestehen aus Standard-Phrasen.

Anmerkung (8): Feld T) in Abschnitt 2: Situationsbeschreibung enthält unverschlüsselte Anmerkungen als Freitext; es sollen aber standardisierte Phrasen so weit wie möglich verwendet werden.

Meldungsvorsatz: Vorrangvermerk [Leerzeichen] Meldungsvorsatz: AFTN Adresse 1 [Leerzeichen] Meldungsvorsatz: AFTN Adresse 2 [Leerzeichen] weitere AFTN Adressen wie erforderlich, jeweils separiert durch [Leerzeichen]. Abschließen mit [Zeilenumbruch <=]

Meldungsvorsatz: Datum und Zeit der Aufgabe im Format TThhmm [Leerzeichen] Meldungsvorsatz: 8-buchstabile AFTN-Adresse des Antragstellers. Abschließen mit [Zeilenumbruch <=]

Verkürzter Meldungsvorsatz: Vorsatz SWLO direkt gefolgt von der 4-stelligen Seriennummer im Format iiii [Leerzeichen] Verkürzter

Meldungsvorsatz: ICAO Ortskennung [Leerzeichen] Verkürzter Meldungsvorsatz: 8-stellige Datum-Zeit Gruppe der Beurteilung im Format MMTThhmm. Abschließen mit [Zeilenumbruch <=]

[Offene Klammer (] SNOWTAM [Leerzeichen] 4-stellige Seriennummer [Zeilenumbruch <=]

Abschnitt 1: Daten zur Berechnung der Flugleistung

4-buchstabile ICAO Ortskennung des Flugplatzes (Feld A) [Zeilenumbruch <=]

Pistenzustandsblock: 8-stellige Datum-Zeit Gruppe der Beurteilung (Feld B) [Leerzeichen] niedrigere Pistenbezeichnungszahl (Feld C) im Format nn oder nnL oder nnC oder nnR [Leerzeichen] Pistenzustandskennzahl für jedes Pistendrittel (Feld D) im Format 1 Ziffer für jedes Pistendrittel jeweils getrennt durch [Schrägstrich /] [Leerzeichen] *Bedingtes Feld*: Pistenverunreinigung in Prozent (Feld E) im Format 25 oder 50 oder 75 oder 100 für jedes Pistendrittel jeweils getrennt durch [Schrägstrich /] [Leerzeichen] *Bedingtes Feld*: Mittlere Stärke des Niederschlagsbelages für jedes Pistendrittel (Feld F) im Format 2 oder 3 stellig in Millimetern jeweils getrennt durch [Schrägstrich /] [Leerzeichen] Zustandsbeschreibung für jedes Pistendrittel (Feld G) im Format Standard Textphrase jeweils getrennt durch [Schrägstrich /] [Leerzeichen] *Optionales Feld*: Pistenbreiten auf die sich die Pistenzustandskennzahlen beziehen, falls geringer als die veröffentlichte Breite (Feld H) im Format: Meter ein- und mehrziffrig. Abschließen mit [Zeilenumbruch <=]

Wiederholung des Pistenzustandsblocks für weitere Pisten. Abschließen mit [Zeilenumbruch <=]

Abschließen von Abschnitt 1: Daten zur Berechnung der Flugleistung mit [Zeilenumbruch <=]

Abschnitt 2: Situationsbeschreibung: alle Felder sind optional

Gereinigte Pistenlänge falls geringer als die veröffentlichte Länge (Feld I) im Format RWY [Leerzeichen] nn oder nnL oder nnC oder nnR [Leerzeichen] REDUCED TO [Leerzeichen] Meter ein- und mehrziffrig [Punkt]. [Leerzeichen] Wiederholen, wenn und so oft wie erforderlich [Punkt]. [Leerzeichen] Schneefegen auf der Piste (Feld J) im Format DRIFTING SNOW [Punkt]. [Leerzeichen] Wiederholen, wenn und so oft wie erforderlich [Punkt]. [Leerzeichen] Loser Sand auf der Piste (Feld K) im Format RWY [Leerzeichen] nn oder nnL oder nnC oder nnR [Leerzeichen] LOOSE SAND [Punkt]. [Leerzeichen] Wiederholen, wenn und so oft wie erforderlich [Punkt]. [Leerzeichen] Piste chemisch behandelt (Feld L) im Format RWY [Leerzeichen] nn oder nnL oder nnC oder nnR [Leerzeichen] CHEMICALLY TREATED [Punkt]. [Leerzeichen] Wiederholen, wenn und so oft wie erforderlich [Punkt]. [Leerzeichen] Schneewälle auf der Piste (Feld M) im Format RWY [Leerzeichen] nn oder nnL oder nnC oder nnR [Leerzeichen] SNOW BANK [Leerzeichen] links [L] oder rechts [R] oder links und rechts [LR] direkt gefolgt vom Abstand in Metern von der Pistenmittellinie 2-ziffrig [Leerzeichen] FM CL [Punkt]. [Leerzeichen] Wiederholen, wenn und so oft wie erforderlich [Punkt]. [Leerzeichen] Schneewälle auf einer Rollbahn (Feld N) im Format TWY [Leerzeichen] [Kennung] [Leerzeichen] SNOW BANK [Punkt]. [Leerzeichen] Wiederholen, wenn und so oft wie erforderlich [Punkt]. [Leerzeichen] Schneewälle neben der Piste (Feld O) im Format RWY [Leerzeichen] nn oder nnL oder nnC oder nnR [Leerzeichen] ADJ SNOW BANKS [Punkt]. [Leerzeichen] Wiederholen, wenn und so oft wie erforderlich [Punkt]. [Leerzeichen] Rollbahnbedingungen (Feld P) im Format TWY [Leerzeichen] [Kennung] [Leerzeichen] POOR oder im Format ALL TWYS POOR [Punkt]. [Leerzeichen] Wiederholen, wenn und so oft wie erforderlich [Punkt]. [Leerzeichen] Abstellfläche (Feld R) im Format APRON [Leerzeichen] [Kennung] [Leerzeichen] POOR oder im Format ALL APRONS POOR [Punkt]. [Leerzeichen] Wiederholen, wenn und so oft wie erforderlich [Punkt]. [Leerzeichen] Unverschlüsselte Anmerkungen (Feld T) im Format Freitext mit Standard-Phrasen [Punkt]. [Leerzeichen] Wiederholen, wenn und so oft wie erforderlich [Punkt]. [Leerzeichen]

[Geschlossene Klammer]

### 3.10.2 Syntax Plan:

Anmerkung (1): **Fett geschriebene** Inhalte sind Pflichtfelder oder bedingte Pflichtfelder (d.h., Pflichtfelder, falls die entsprechenden Zustände beobachtet werden).

Anmerkung (2): Wenn alternative Phrasen möglich sind, werden beide Phrasen unterstrichen dargestellt (z.B. TWY [yy]y POOR oder ALL TWYS POOR).

GG AFTNXX1 AFTNXX2<≡

ddhhmm AFTNORIG<≡

SWLOiiii LOCI MMDDhhmm<≡

(SNOWTAM iiiii<≡

LOCI<≡

MMddhhmm nn[C] R/R/R [p]pp/[p]pp/[p]pp [t]tt/[t]tt/[t]tt PHRASE/PHRASE/PHRASE [w][w]ww<≡

MMddhhmm nn[C] R/R/R [p]pp/[p]pp/[p]pp [t]tt/[t]tt/[t]tt PHRASE/PHRASE/PHRASE [w][w]ww<≡

<≡

RWY nn[C] REDUCED TO [l][l]l. DRIFTING SNOW. RWY nn[C] LOOSE SAND. RWY nn[C] CHEMICALLY TREATED. RWY nn[C] SNOW BANK [L][R]mm FM CL. TWY [yy]y SNOW BANK. RWY nn[C] ADJ SNOW BANKS. TWY [yy]y POOR oder ALL TWYS POOR. APRON [aa]a POOR oder ALL APRONS POOR. FREITEXT.)

### Legende:

<≡ ..... Zeilenumbruch

GG ..... 2-buchstabiger Vorrangvermerk

AFTNXX1 ..... 8-buchstabile AFTN-Adresse

ddhhmm ..... Datum/Zeit Gruppe: dd..Tag, hh..Stunde, mm..Minute (UTC)

ATFNORIG ..... 8-buchstabile AFTN-Adresse des Antragstellers

SWLO ..... Vorsilbe für SNOWTAM aus Österreich

iiii ..... 4-ziffrige SNOWTAM Seriennummer

LOCI ..... ICAO Ortskennung des Flugplatzes

MMddhhmm ..... Datum/Zeit Gruppe: MM..Monat, dd..Tag, hh..Stunde, mm..Minute (UTC)

nn ..... 2-ziffrige niedrigere Pistenbezeichnungszahl (Pistenkennzahl)

[C] ..... optionaler Zusatz zur Pistenkennzahl: L (links) oder C (Mitte) oder R (rechts)

R ..... Pistenzustandskennzahl (1-ziffrig)

[p]pp ..... Verunreinigung in Prozent, 2- oder 3-ziffrig oder „NR“ wenn nicht bekannt

[t]tt ..... Mittlere Stärke des Niederschlagsbelages, 2- oder 3-ziffrig oder „NR“ wenn nicht bekannt

PHRASE ..... Standard Textphrase für die Zustandsbeschreibung

[w][w]ww ..... Breite in Metern, Ziffern wie erforderlich

[l][l]l ..... Länge in Metern, Ziffern wie erforderlich

[L][R]mm ..... Position relativ zur Pistenmittellinie: 1- oder 2-ziffrig: L (links) oder R (rechts) oder LR (links und rechts) direkt gefolgt von der Entfernung zur Pistenmittellinie in Metern

[yy]y ..... Rollbahnkennung, Buchstaben und Ziffern wie erforderlich

[aa]a ..... Kennung der Abstellfläche, Buchstaben und Ziffern wie erforderlich.

### 3.11 Verfahren bei der Implementierung

Die europäische AIS Datenbank (EAD) plant eine automatische Umwandlung gültiger SNOWTAM vom alten in das neue Format beginnend einen Tag vor dem Umstiegsdatum. Die umgewandelten SNOWTAM werden gespeichert, aber noch nicht aktiviert.

Ab dem Umstiegszeitpunkt 0000 UTC werden alle gespeicherten SNOWTAM, die aufgrund der 8-Stunden Gültigkeit noch gültig sind, im EAD Datenspeicher aktiviert und können im neuen Format abgerufen werden.

Da die umgewandelten SNOWTAM ebenfalls nur mehr 8 Stunden gültig sind, sind alle alten SNOWTAM, die mehr als 8 Stunden vor dem Umstiegszeitpunkt aufgegeben wurden, zu diesem Zeitpunkt bereits ungültig (unabhängig von deren ursprünglicher 24-Stunden Gültigkeit zum Zeitpunkt der Übermittlung).

SNOWTAM, die nach dem Umstiegszeitpunkt 0000 UTC beantragt werden, ersetzen automatisch ein bereits existierendes SNOWTAM desselben Flugplatzes unabhängig vom Meldungsformat.

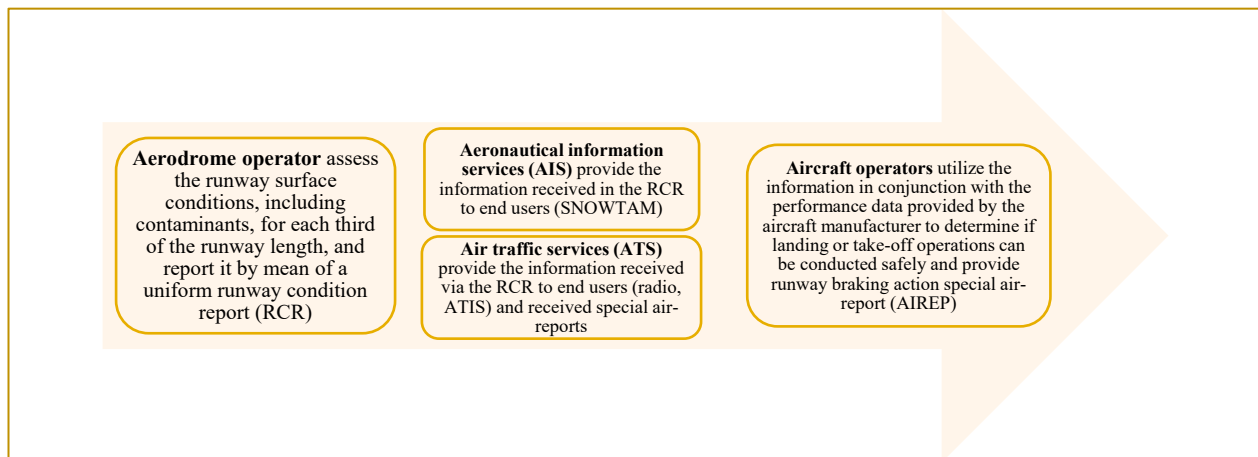
## 1. General

The new ICAO methodology for assessing and reporting runway surface conditions, commonly known as the Global Reporting Format (GRF), will be implemented in the year 2021 and enables the harmonized assessment and reporting of runway surface conditions and a correspondingly improved flight crew assessment of take-off and landing performance.

The changes comprise in particular:

- 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 message stating WET or DRY can be published.

## 2. Flow of Information



## 3. Implementation Plan

### 3.1 Date of Implementation

The new ICAO GRF including the new SNOWTAM format will be implemented in Austria in the year 2021.

Until the implementation effective date and time, the procedures for assessing and reporting runway conditions and publication of SNOWTAM messages will remain unchanged.

### 3.2 National Implementation Plan

The National GRF Implementation Plan of Austria including a timetable for the implementation is provided via an Attachment to this AIC.

### 3.3 National GRF Implementation Team

- GRF Implementation Focal Point: Kurt Klösch (Austro Control ATM/AIM);
- CAA: Roland Spiegel (BMK IV/L3)
- ANSP/ATS: Manfred Saitz (ACG ATM); Philip Wächter (ACG SQ).

### 3.4 Stakeholders Involved

#### 3.4.1 Aircraft Operators:

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.

#### 3.4.2 Aerodrome Operators of the Austrian airports LOWG, LOWI, LOWK, LOWL, LOWS, LOWW, aerodrome operators of the Austrian military aerodromes LOXT and LOXZ, as well as aerodrome operators of those airfields having a reporting agreement with Austro Control GmbH/AIS (LOAN, LOAV, LOIH, LOIJ, LOLW, LOWZ):

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 and air traffic services units on matters of operational significance affecting aircraft and aerodrome operations on the movement area, particularly in respect of the following:
  - 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 ICAO SNOWTAM form:
  - Item A) – ICAO location indicator of the aerodrome;
  - Item B) – Date and time of the assessment;
  - Item C) – Lower runway designation number;
  - Item D) – Runway Condition Code (RWYCC) for each runway third, and
  - Item G) – Condition description for each runway third using phrased terms as indicated in the SNOWTAM form; this item may be omitted for RWYCC 0 or 6.
- 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. When this situation occurs, the aerodrome operator shall issue an RCR that states that the runway is wet or dry as appropriate.
- e) 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 and shall describe the location of the affected portion.

### 3.5 Coordination between aerodromes, AIS(NOF) and ATS

Existing coordination procedures between aerodromes, Austro Control GmbH/AIS(NOF) 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 (NOF) 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.

Runway condition information to be disseminated as SNOWTAM message shall be originated to AIS (NOF) as of the implementation effective date and time as follows:

- via the Austro Control Online Tool for SNOWTAM Origination (“ACG SNOWTAM Proposal Tool”), or

- by transmission of the completed SNOWTAM Form Austria Edition 2021 to AIS(NOF) via e-mail: [nof@austrocontrol.at](mailto:nof@austrocontrol.at), or
- via FAX of the completed SNOWTAM Form Austria Edition 2021 to AIS(NOF): 05 1703 2056.

Runway condition information to be disseminated via radio telephony or ATIS as runway condition report (no SNOWTAM message) shall continue to be originated as laid down in coordination procedures existing prior to the implementation effective date and time.

### 3.6 Training and Awareness

3.6.1 The Austrian national GRF Implementation Team provides information on the ICAO GRF Implementation primarily via AICs and the national Season Opener events.

In addition, Austro Control GmbH will provide an Online-Tool for the origination of SNOWTAM in the new format. For detailed information, access data and information regarding training please contact Austro Control GmbH ATM/AIM-SDI Mr. Gerd Stierböck (mailto: [Gerd.Stierboeck@austrocontrol.at](mailto:Gerd.Stierboeck@austrocontrol.at)) or Mr. Samuel Juno (mailto: [Samuel.Juno@austrocontrol.at](mailto:Samuel.Juno@austrocontrol.at)).

3.6.2 Guidance material to the ICAO GRF implementation in Austria (in particular the ICAO Guidance Material) can be downloaded from the Austro Control Homepage [www.austrocontrol.at](http://www.austrocontrol.at) via tab ATM menu AIM -> SNOWTAM neu 2021.

3.6.3 The International Civil Aviation Organisation (ICAO) provides a training link for the ACI/ICAO Global Reporting Format (GRF), intended to assist airport personnel and aerodrome operators respectively to meet the new ICAO requirements for runway surface condition assessment and reporting.

This ACI/ICAO Global Reporting Format course requires a course fee of 150.00 USD and can be found under the following link:

<https://www.olc.aero/product/icao-global-reporting-format/>

### 3.7 Test and Trials

Until the planned implementation internal tests of the technical systems and procedures at Austro Control GmbH and Eurocontrol will be conducted.

### 3.8 Significant Changes with the Implementation of ICAO GRF

#### 3.8.1 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.

Aerodrome operators of aerodromes closed for more than 8 hours during night-time or for whom the 8 hour validity seems problematically due to the aerodrome's operating hours please contact Austro Control GmbH ATM/AIM Mrs. Dagmar Horny (mailto: [Dagmar.Horny@austrocontrol.at](mailto:Dagmar.Horny@austrocontrol.at)) to initiate the appropriate publication in the AIP Austria AD 1.2.

#### 3.8.2 New Definitions: SNOWTAM, RCAM, RWYCC, RCR

'SNOWTAM' means a special series NOTAM given in a standard format providing a surface condition report notifying the presence or cessation of hazardous conditions due to snow, ice, slush, frost, standing water or water associated with snow, slush, ice or frost on the movement area.

'Runway condition assessment matrix (RCAM)' means 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.

'Runway condition code (RWYCC)' means a number, to be used in the runway condition report (RCR), that describes the effect of the runway surface condition(s) on the aeroplane deceleration performance and lateral control.

'Runway condition report (RCR)' means a comprehensive standardised report relating to runway surface condition and its effect on the aeroplane landing and take-off performance.

#### 3.8.3 Condition Description via Runway Condition Code (RWYCC):

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.

The aerodrome operator shall use the Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) in order to assign the RWYCC:

Runway Condition Assessment Matrix (RCAM)			
Assessment Criteria		Downgrade Assessment Criteria	
RWYCC	Runway surface description	Aeroplane deceleration or directional control observation	Pilot report of runway braking action
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DRY</li> </ul>	-	-
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FROST</li> <li>• WET (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth)</li> </ul> <p><b>Up to and including 3mm depth:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SLUSH</li> <li>• DRY SNOW</li> <li>• WET SNOW</li> </ul>	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal.	GOOD
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY</li> </ul> <p><b>-15°C and Lower outside air temperature:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• COMPACTED SNOW</li> </ul>	Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium.	GOOD TO MEDIUM
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SLIPPERY WET</li> <li>• DRY SNOW or WET SNOW (any depth) ON TOP OF COMPACTED SNOW</li> </ul> <p><b>More than 3 mm depth:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DRY SNOW</li> <li>• WET SNOW</li> </ul> <p><b>Higher than -15°C outside air temperature:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• COMPACTED SNOW</li> </ul>	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced.	MEDIUM
2	<p><b>More than 3 mm depth of water or slush:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• STANDING WATER</li> <li>• SLUSH</li> </ul>	Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor.	MEDIUM TO POOR
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ICE</li> </ul>	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"> <li>• WET ICE</li> <li>• WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW</li> <li>• DRY SNOW or WET SNOW ON TOP OF ICE</li> </ul>	Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain.	LESS THAN POOR

Note (1): The Runway Condition Assessment Matrix provided above includes changes in regard to the version provided in AIC A 12/19 derived from ongoing coordinations with ICAO, EASA and affected aerodromes.

Note (2): Details for assigning a runway condition code and the application of the runway condition assignment matrix see ICAO Doc 9981 (PANS-Aerodromes), Part II, Chapter 1 and EASA NPA 2018-14 to EU-Regulation 139/2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes.

Note (3): The RCAM will be included in the AIP Austria with AIRAC to the implementation effective date.

### 3.8.4 Differentiation to the Runway Condition Report (RCR)

With the ICAO GRF implementation effective date and time, 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, RTF) 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, RTF) 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, RTF).

Details see ICAO Doc 9981 (PANS-Aerodromes).

### 3.9 Description of SNOWTAM Form Austria Edition 2021

The SNOWTAM Form Austria Edition 2021 can be downloaded from the Austro Control Homepage [www.austrocontrol.at](http://www.austrocontrol.at) via tab ATM menu AIM -> SNOWTAM neu 2021.

#### 3.9.1 General Specifications

- a) The message header is assembled from the text „SNOWTAM“, followed by a space and the four-digit serial number, e.g. SNOWTAM 0015.
- b) Information regarding Syntax see below (3.10 Syntax Requirements); as from the implementation effective date and time see also AIP Austria, AD 1.2 (Rescue and Fire Fighting Services and Snow Plan), Item 2.7.
- c) The letters used to indicate items are only used for reference purposes and shall not be included in the message.
- d) When reporting on more than one runway, repeat Items B) to H) (aeroplane performance calculation section) before the information in the situational awareness section. When different assessment times are reported, the latest assessment time shall be included in the abbreviated message header.
- e) Mandatory items are:
  - 1) A) (Aerodrome Location Indicator),
  - 2) B) (Date and Time of Assessment),
  - 3) C) (Lower Runway Designator Number),
  - 4) D) (Runway Condition Code for each Runway Third) and
  - 5) G) (Condition Description for each Runway Third).
- f) Conditional items (i.e. mandatory, if the required conditions are observed) are:
  - 1) E) (Per Cent Coverage for each runway third) and
  - 2) F) (Depth of Loose Contaminant on each runway third).
- g) Items H) to T) are optional, i.e., if not observed, the item is not included in the message.
- h) Metric units shall be used and the unit of measurement not reported.
- i) The maximum validity of SNOWTAM is 8 hours. New SNOWTAM shall be issued whenever a new runway condition report is received, until the runway is no longer contaminated. When this situation occurs, the aerodrome operator shall issue an RCR that states that the runway is WET or DRY as appropriate.

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

- 1) change in the runway condition code (RWYCC);
  - 2) change in the contaminant type or reportable contaminant coverage requiring reclassification in Item E) (Per Cent Coverage);
  - 3) change in contaminant depth by: 20mm for DRY SNOW, 5mm for WET SNOW, 3mm up to 15mm for SLUSH and STANDING WATER;
  - 4) other information, which according to local knowledge are known to be significant, e.g. a pilot report of runway braking action.
- j) A SNOWTAM cancels the previous SNOWTAM.



3.9.2 Aeroplane performance calculation section

The aeroplane performance calculation section consists of the Items A) (Aerodrome location indicator) to H) (Width of runway to which the runway condition codes apply). This section shall be repeated as necessary, when reporting on more than one runway, before the situational awareness section.

Item A) Insert the 4-letter ICAO Location Indicator of the aerodrome;

Item B) Insert the 8-figure date/time group (month, day, hours and minutes) giving the time in UTC of completion of the assessment;

Item C) Insert the lower runway designator number (only one runway is inserted for each runway and always the lower number);

3.9.2.1 Information on runway thirds – Items D), E), F) and G)

The total runway length shall be divided into thirds. For each runway third, as seen from the runway threshold having the lower runway designation number, information required in Items D), E), F) and G), separated by oblique strokes (/), shall be reported.

Item D) Insert the 1-digit Runway Condition Code (RWYCC) as determined via the Runway Condition Code Assessment Matrix (RCAM) for each runway third, beginning at the runway threshold having the lower runway designation number.

Item E) Insert the extent of runway contamination in per cent for each runway third. When reporting, the most adverse contamination according to the following table shall be published:

Assessed per cent: 10 – 25 ..... Reported per cent: 25;

Assessed per cent: 26 – 50..... Reported per cent: 50;

Assessed per cent: 51 – 75..... Reported per cent: 75;

Assessed per cent: 76 – 100..... Reported per cent: 100.

- This information shall only be provided when the RWYCC for each runway third has been reported as other than 6 and
- there is a condition description for each runway third that has been reported other than DRY.
- When the conditions are not reported, insert „NR“ for the appropriate runway third(s).
- In case of uneven distribution of the contaminant, within one runway third, additional information shall be given in Item T) (Plain-language remarks).

Item F) Insert the mean depth of loose runway contamination in mm with 2- or 3-digits for each runway third.

- This information is only provided for the contamination types: DRY SNOW, WET SNOW, SLUSH, STANDING WATER and the combined contamination types including dry snow, wet snow or water.
- Minimum Values to be reported are:
  - 04 = mean depth up to 4 mm for STANDING WATER;
  - 03 = mean depth up to 3 mm for SLUSH;
  - 03 = mean depth up to 3 mm for WET SNOW;
  - 03 = mean depth up to 3 mm for DRY SNOW.
- At mean depths above these values, an assessed value should be reported.
- When the conditions are not reported, insert „NR“ for the appropriate runway third(s).
- When the depth of the contaminants varies significantly within a runway third, additional information shall be given in Item T) (plain language remarks).

Item G) Insert the condition description for the dominant contamination or the one that may have the most severe safety consequence for each runway third. In the SNOWTAM Form Austria, this is accomplished by checkmarking the applicable condition description for each runway third.

- When the conditions are not reported, checkmark „NOT REPORTED („NR““ for the appropriate runway third(s).

3.9.2.2 Reduced runway width – Item H)

Item H) This Item shall be included in the RCR/SNOWTAM when only part of the total runway width according to the approved and published runway dimensions is cleared and operational, i.e., the actual situation shall be reported.

- Item H) is optional; for easier reporting via the SNOWTAM Form Austria, checkmark the „option included checkbox“ on the left side of the Item line if this item shall be reported and included in the RCR/SNOWTAM.

- If the reduced runway width is not cleared symmetrically along the centre line, additional information shall be given in Item T) (plain language remarks).

### 3.9.3 Situational awareness section

#### 3.9.3.1 General

- Items I) to T) of the situational awareness section are optional. Items in this section for which no information exists, or where the conditional circumstances for inclusion in the SNOWTAM are not fulfilled, are left out completely.
- For easier reporting via the SNOWTAM Form Austria, checkmark the „option included checkbox“ on the left side of the Item line if this item shall be reported and included in the RCR/SNOWTAM.
- Each individual element, i.e., each included item and each repetition of an included item, in this section ends with full stop (.) and blank ( ) to distinguish the element from subsequent elements of this section (see below for syntax details); e.g.: TWY K SNOW BANK. TWY A SNOW BANK. RWY 09 ADJ SNOW BANKS.
- For easier reporting via the SNOWTAM Form Austria, the standardized reporting phrase is already given in the appropriate phrase field to this item on the right-hand side, where the reported details need only be filled in as applicable.
- If an item in this section has been observed in more than one condition, e.g. for more than one runway / taxiway, repeat the item, ending with full stop (.) and blank ( ). For easier reporting via the SNOWTAM Form Austria, a repetitions field is available below Item R). Insert the repeated Item in this repetitions field, giving the item designator as prefix. See below for Syntax prescriptions of the message.

#### 3.9.3.2 Item descriptions

- Item I) When only part of the total runway length is cleared and operative as published, insert lower runway designator and available runway length in metres (m).
- Information regarding the inoperative part of the runway as well as the estimated time of further clearing shall be reported in Item T).
  - The runway clearing shall commence from the threshold reported in the SNOWTAM.
  - Runway lights must not be obscured when the runway is cleared. If runway lights are obscured while the clearing is in progress, information shall be given in Item T) (plain language remarks).
- Item J) Use this item to report drifting snow at the aerodrome. Insert „DRIFTING SNOW“. Phrase: DRIFTING SNOW.
- Item K) When loose sand is reported on the runway, insert the lower runway designator and „LOOSE SAND“. Phrase: RWY xx LOOSE SAND.
- Item L) When chemical treatment has been reported applied, insert the lower runway designator and „CHEMICALLY TREATED“. Phrase: RWY xx CHEMICALLY TREATED.
- Note: EASA NPA 2018-14 to EU Regulation 139/2014 specifies in GM1 ADR. OPS.B.035(b)(3) the reasons for publishing chemical treatment and the substances used for chemical treatment; it is advised that the relevant information on substances and procedures used is published by the aerodrome operator, e.g., via the aerodrome snow plan.*
- Item M) Use this item to report snow banks present on the runway, left or right distance in metres from centre line. Phrase: RWY xx SNOW BANK Lmm or Rmm or LRmm FM CL. E.g. RWY 09 SNOW BANK L15 FM CL
- Item N) Use this item to report when snow banks are present on a taxiway. Phrase: TWY nn SNOW BANK.
- Publication via SNOWTAM is required primarily for major taxiways that are connected to the runway.
  - In case of different conditions on the taxiways, repeat this item as often as necessary, always ending with a full stop (.) in the SNOWTAM Form Austria, use the repetitions field below item R) giving the item designator as prefix.
- Item O) When snow banks are reported present adjacent to the runway and penetrating the height profile in the aerodrome snow plan, insert the lower runway designator and „ADJ SNOW BANKS“. Phrase: RWY nn ADJ SNOW BANKS.
- Note: See AIP Austria, AD 1.2, Item 2 for detailed information on snow profile.*
- Item P) Use this item to report taxiway conditions as poor. Insert taxiway designator or phrase „ALL TWYS“ followed by „POOR“. Phrase1: TWY nn POOR. Phrase 2: ALL TWYS POOR.
- Publication via SNOWTAM is required primarily for major taxiways that are connected to the runway.
  - In case of different conditions on the taxiways, repeat this item as often as necessary, always ending with a full stop (.) in the SNOWTAM Form Austria, use the repetitions field below item R) giving the item designator as prefix.
- Item R) When apron conditions are reported as poor, insert the apron designator or phrase „ALL APRONS“ followed by „POOR“. Phrase 1: APRON nn POOR. Phrase 2: ALL APRONS POOR.

- In case of different conditions on the aprons, repeat this item as often as necessary, always ending with a full stop (.). In the SNOWTAM Form Austria, use the repetitions field below item R) giving the item designator as prefix.

Item S) This item is not used in Austria.

Item T) Use this item to insert operationally important information in English language, using standard phrases as far as possible. In particular, the following standardized phrases are recommended:

- Information regarding that part of the runway that is not yet cleared and therefore not operational, e.g. „last 300M of RWY 16 covered by 50MM SNOW“.
- Information on the estimated time of completion of snow removal on the runway, e.g. „further cleaning completed at hh:mm“.
- Information on obscured runway lights during cleaning, e.g. „RWY 16 centerline lights obscured“.
- Information on significantly varying depth of runway loose contaminant within a runway third, e.g. „RWY16 1st 3rd slush mean depth between 3mm and 7mm“.
- Cleared runway width not symmetrical along the centre line, e.g. „RWY 16 1st 3rd cleared L20 and R10 FM CL“.
- Information on downgrading or upgrading of the runway condition code (RWYCC); insert phrase „UPGRADED“ or „DOWNGRADED“.

### 3.9.3.3 Repetitions field (SNOWTAM Form Austria)

For easier reporting via the SNOWTAM Form Austria, an additional field is included below Item R). In this field enter repetitions of Items of the situational awareness section, e.g. to report additional taxiway conditions POOR. Indicate each additional item in the repetitions field by using the item designator as prefix, e.g.: L) RWY 17 CHEMICALLY TREATED. P) TWY B POOR. P) TWY E POOR.

## **3.10 Syntax Requirements**

### 3.10.1 Description of Message Syntax

*Note (1): Instructions on special characters in square brackets.*

*Note (2): Item indicators A) to T) are not to be included in the message!*

*Note (3): Heading block (COM Heading and Abbreviated Heading) according to ICAO Standard Format; AFTN Addressing and Priority not included in the SNOWTAM Form Austria for origination to Austrian NOTAM Office.*

*Note (4): All items in the Situational awareness section are optional fields, to be reported only if observed.*

*Note (5): All items in the Situational awareness section are finished with full stop [.]*

*Note (6): Each item in the Situational awareness section is repeated if observed more than once, e.g. on different taxiways. Each repetition ends with full stop [.]*

*Note (7): Items I) to S) in the Situational awareness section are standard phrases.*

*Note (8): Item T) of the Situational awareness section is plain language text, but standard phrases shall be used as far as possible.*

COM Heading: Priority indicator [Space] COM Heading: address 1 [Space] COM Heading: address 2 [Space] repeat addresses as necessary, separated by [Space]. Finish with [linefeed <≡]

COM Heading: Date and time of filing format ddhhmm [Space] COM Heading: Originator's 8-letter AFTN address. Finish with [linefeed <≡]

Abbreviated Heading: prefix SWLO followed directly by 4-digit serial number format iiiii [Space] Abbreviated Heading: Location Indicator [Space] Abbreviated Heading: 8-digit group date/time of assessment format MMDDhhmm. Finish with [linefeed <≡]

[Open bracket (] SNOWTAM [Space] 4-digit serial number. [linefeed <≡]

Aerodrome performance calculation section:

4-letter Aerodrome location indicator (Item A) [linefeed <≡]

Runway condition block: 8-digit date/time of assessment (Item B) [Space] lower runway designator number (Item C) format nn or nnL or nnC or nnR [Space] RWY condition code for each runway third (Item D) format 1 digit for each runway third separated by an [oblique stroke /] [Space] *Conditional field*: Per cent coverage for each runway third (Item E) format 25 or 50 or 75 or 100 for each runway third separated by an [oblique stroke /] [Space] *Conditional field*: Depth of loose contaminant for each runway third (Item F) format 2 or 3 digits for millimetres in each third separated by an [oblique stroke /] [Space] Condition description for each runway third (Item G) format standard text phrase separated by an [oblique stroke /] [Space] *Optional field*: Width of runway to which the runway codes apply, if less than published width (Item H) format: metres in digits. Finish with [linefeed <≡]

Repeat runway condition block for additional runway. Finish with [linefeed <≡]

Finish Aeroplane performance calculation section with [linefeed <≡]

Situational awareness section: all items optional fields

Reduced runway length (Item I) format RWY [Space] nn or nnL or nnC or nnR [Space] REDUCED TO [Space] metres in digits [full stop]. [Space] Repeat as necessary [full stop]. [Space] Drifting snow on the runway (Item J) format DRIFTING SNOW [full stop]. [Space] Repeat as necessary [full stop]. [Space] Loose sand on the runway (Item K) format RWY [Space] nn or nnL or nnC or nnR [Space] LOOSE SAND [full stop]. [Space] Repeat as necessary [full stop]. [Space] Chemical treatment on the runway (Item L) format RWY [Space] nn or nnL or nnC or nnR [Space] CHEMICALLY TREATED [full stop]. [Space] Repeat as necessary [full stop]. [Space] Snowbanks on the runway (Item M) format RWY [Space] nn or nnL or nnC or nnR [Space] SNOW BANK [Space] left [L] or right [R] or left and right [LR] followed directly by 2-digits distance in metres from centre line [Space] FM CL [full stop]. [Space] Repeat as necessary [full stop]. [Space] Snowbanks on a taxiway (Item N) format TWY [Space] [indicator] [Space] SNOW BANK [full stop]. [Space] Repeat as necessary [full stop]. [Space] Snowbanks adjacent to the runway (Item O) format RWY [Space] nn or nnL or nnC or nnR [Space] ADJ SNOW BANKS [full stop]. [Space] Repeat as necessary [full stop]. [Space] Taxiway conditions (Item P) format TWY [Space] [indicator] [Space] POOR or format ALL TWYS POOR [full stop]. [Space] Repeat as necessary [full stop]. [Space] Apron conditions (Item R) format APRON [Space] [indicator] [Space] POOR or format ALL APRONS POOR [full stop]. [Space] Repeat as necessary [full stop]. [Space] plain language remarks (Item T) format free text with standard phrases [full stop]. [Space] Repeat as necessary [full stop]. [Space] [Close Bracket]

### 3.10.2 Syntax Plan:

Note (1): Entries in **bold letters** are mandatory or conditional (i.e. mandatory, if required circumstances are observed).

Note (2): If alternative phrases are given, both phrases are underlined (e.g. TWY [yy]y POOR or ALL TWYS POOR).

GG AFTNXX1 AFTNXX2<≡  
ddhhmm AFTNORIG<≡  
SWLOiiii LOCI MMDDhhmm<≡  
**(SNOWTAM iiiii<≡**

**LOCI<≡**

**MMddhhmm nn[C] R/R/R [p]pp/[p]pp/[p]pp [t]tt/[t]tt/[t]tt PHRASE/PHRASE/PHRASE [w][w]ww<≡**

**MMddhhmm nn[C] R/R/R [p]pp/[p]pp/[p]pp [t]tt/[t]tt/[t]tt PHRASE/PHRASE/PHRASE [w][w]ww<≡**

<≡

RWY nn[C] REDUCED TO [l][l][l]. DRIFTING SNOW. RWY nn[C] LOOSE SAND. RWY nn[C] CHEMICALLY TREATED. RWY nn[C] SNOW BANK [L][R]mm FM CL. TWY [yy]y SNOW BANK. RWY nn[C] ADJ SNOW BANKS. TWY [yy]y POOR oder ALL TWYS POOR. APRON [aa]a POOR oder ALL APRONS POOR. FREITEXT.)

Legend:

<≡ ..... linefeed

GG ..... 2-letter Priority indicator

AFTNXX1 ..... 8-letter AFTN-Address

ddhhmm ..... day/time group: dd..day, hh..hour, mm..minute (UTC)

ATFNORIG ..... 8-letter AFTN-Address of Originator

SWLO ..... prefix for SNOWTAM from Austria

iiii ..... 4-digit SNOWTAM serial number

LOCI ..... Aerodrome location indicator

MMddhhmm ..... Date/time group: MM..month, dd..day, hh..hour, mm..minute (UTC)

nn ..... 2-digit lower runway designator number

[C] ..... optional runway designator suffix: L (left) or C (center) or R (right)

R ..... Runway condition code (1-digit)

[p]pp ..... Percent contamination, 2- or 3 digits or „NR“ if not reported

[t]tt ..... depth of loose contaminant, 2- or 3 digits or „NR“ if not reported

PHRASE ..... Standard text phrase for condition description

[w][w]ww ..... width in metres, digits as necessary

[l][l][l] ..... length in metres, digits as necessary

[L][R]mm ..... Position from centerline: 1 or 2 letters: L or R or LR followed directly by the distance from centerline in metres

[yy]y ..... Taxiway designator, alphanumerical as applicable

[aa]a ..... Apron designator, alphanumerical as applicable.

### 3.11 Transition Procedure

The European AIS Database (EAD) plans to automatically convert valid SNOWTAM from old format into new format to be stored but not activated beginning from one day prior the transition date.

At the transition time 0000 UTC all SNOWTAM stored and valid due to the 8-hours validity rule will be set active in the EAD and can therefore be retrieved in PIBs.

As the converted SNOWTAM (like the new ones) are valid for 8 hours, old SNOWTAM created more than 8 hours before the activation date will no longer be valid on the activation date (regardless of their initial 24-hour validity at the time of their creation).

SNOWTAM created after the transition date 0000 UTC will automatically replace and invalidate SNOWTAM existing for the same aerodrome regardless of the message format.

Folgend: Anhang 1: National GRF Implementation Plan Austria (nur in englischer Sprache)	Following: Appendix 1: National GRF Implementation Plan Austria (english language only)
Anhang 2: SNOWTAM Formular Österreich Edition 2021	Appendix 2: SNOWTAM Form Austria Edition 2021

## GRF Implementation Plan/Checklist (Sample)

ID	TASK	WHO	WHEN	REMARKS
GR F 1	<p><b>Establish a GRF implementation team</b> at the State Level</p>	<p>State GRF implementation team</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>CAA Kurt KLÖSCH ANSP, AT GRF Implementing focal point</b>, Roland SPIEGEL bmk IV/L3, Alfred GULDER bmk IV/L4</li> <li>- <b>Aerodromes Oliver RUSS AÖV</b>, GRF responsible contacts at each Austrian airport</li> <li>- <b>Flight OPS</b>: Contact as per AOC</li> <li>- <b>ANSP/ATS</b> Manfred SAITZ ATC (ATIS), Philip WÄCHTER SQ</li> </ul>	19.02.2020	
GR F 2	<p><b>Educate</b> by reviewing the following <b>documentation</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ICAO Circular 355</li> <li>- Annex 14</li> <li>- PANS ADR</li> <li>- ICAO GRF Symposium presentations</li> <li>- ICAO Doc 10064</li> <li>- ICAO Doc 10066</li> <li>- EUR Doc xxx (SNOWTAM)</li> </ul> <p><b>Educate by attending:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ICAO Regional Workshops</li> </ul> <p><b>Educate by conducting:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- State Level Workshops/Seminars</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Documentation reviewing the documentation</li> <li>- attending ICAO regional workshop               <ul style="list-style-type: none"> <li>o ICAO, GRF Workshop in Montreal attended by KLÖSCH, SPIEGEL</li> <li>o ICAO, GRF regional implementing workshop attended by KLÖSCH</li> <li>o ICAO, GRF regional implementing workshop attended by KLÖSCH, NIRSCHL, SPIEGEL</li> <li>o ADRs inhouse trainings and via ICAO/ACI online workshop e.g. INN conducting state level workshop / Seminars:</li> </ul> </li> </ul>	<p>2019-2020</p> <p>2019-03-26</p> <p>2019-07-10</p> <p>2019-12-10</p> <p>2019</p>	

ID	TASK	WHO	WHEN	REMARKS
		<ul style="list-style-type: none"> <li>o bmk workshop incl. topic EASA NPA 14-2018 with ADR OPS Manager</li> <li>o ANSP season opener workshop with ADR, GA/BA</li> <li>o <b>workshop planned with ANSP/AIM/ADRs/BMIK</b></li> </ul>	<p>2019-01</p> <p>2020-02</p> <p><b>2020-10</b></p>	
GR F 3	<p><b>Promote / awareness building</b> GRF in context of safety by developing:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- brochures</li> <li>- website material</li> </ul>	<p>2019</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- letter promotion GRF2019, Montreal</li> <li>- Email promotion GRF 2019, Montreal</li> <li>- Email promotion ACI/ICAO global reporting format Course</li> <li>- Letter promotion ICAO, Cir. 355</li> <li>- Email promotion airside training course</li> <li>- letter, Email promotion ICAO, GRF implementing workshop Paris</li> <li>- Email promotion ICAO, GRF implementing workshop Frankfurt</li> <li>- Email promotion airside „runway surface condition Assessment and reporting“</li> <li>- AIC to AT AIP published</li> </ul> <p>2020</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Email promotion GA/BA KUNSCHITZ Aeroclub</li> <li>- Email promotion MIL HAUER bmlv</li> <li>- letter promotion ICAO, workshop KAZ (EUR/NAT 20-0100.MET(KEC/SAN))</li> <li>- Email promotion aerodromes</li> <li>- Email promotion flight operations</li> <li>- Email promotion FO inspectors</li> </ul>	<p>2019-01-11</p> <p>2019-03-20</p> <p>2019-03-20</p> <p>2019-05-31</p> <p>2019-04-11</p> <p>2019-05-10</p> <p>2019-10-28</p> <p>2019-11-21</p> <p>2019-12-19</p> <p>2020-02-20</p> <p>2020-02-20</p> <p>2020-02-20</p> <p>2020-02-20</p> <p>2020-06-08</p> <p>2020-06-08</p> <p>2020-06-02</p>	

ID	TASK	WHO	WHEN	REMARKS
GR F 4	<p><b>Train relevant stakeholders on GRF</b> (likely computer based training as provided by e.g. ACI)</p> <p><b>Train relevant groups that interface with customers on GRF</b> so they can brief their customers when on audit/inspections</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ICAO Webinar on ICAO Global Reporting Format (GRF) 26 May 2020</li> <li>- ICAO Webinar on ICAO Global Reporting Format (GRF) 28 May 2020</li> <li>- ICAO Online Training (Details see AIC text)</li> <li>- ACG GRF Training Workshop</li> </ul>	<p>2020-05-26</p> <p>2020-05-28</p> <p>ca. 09/2020</p>	
GR F 5	<p><b>Update SNOWTAM Format</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SNOWTAM Form Austria Nov 2020 promulgated with AIC A 12/19</li> <li>- ACG Online SNOWTAM Proposal Tool Testing phase</li> <li>- Promulgate information on SNOWTAM 2021 with AIC</li> <li>- Provide SNOWTAM Form Austria Edition 2021 with latest AIRAC for implementation date Q3/Q4 2021</li> </ul>	<p>2019-12-19</p> <p>to be finished 2020-08-31</p> <p>2020-08-31</p> <p>2021-08-12</p>	
GR F 6	<p><b>Train on SNOWTAM Format</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Training and online access on request. Detailed contact information see AIC text</li> <li>- Internal training AIS(NOF)</li> </ul>	<p>to be finished 2020-11-05</p> <p>Sept/Oct 2021</p>	
GR F 7	<p><b>Update AIP</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- AIRAC Amendment to the AIP Austria ready for origination</li> <li>- Editorial deadline 13 MAY 2021 for AIRAC 12 AUG 2021 or</li> <li>- Editorial deadline 05 AUG 2021 for AIRAC 04 NOV 2021</li> </ul>	<p>to be finished 2021-04-30</p> <p>2021-05-13</p> <p>2021-08-05</p>	

- END -



Meldungsvorsatz	FAX-ANSCHRIFT		05 / 1703 / 2056												
	DATUM und ZEIT DER AUFGABE		AUFGEBER												
Meldungsvorsatz Kurzform	SERIENNUMMER						ORTSKENNUNG			DATUM/ZEIT DER BEOBACHTUNG					
	S	W	L	O											
SNOWTAM	SERIENNUMMER														

### Abschnitt 1: Daten zur Berechnung der Flugleistung

A)	FLUGPLATZ (4-buchstabile ICAO-Ortskennung)																
B)	DATUM/ZEIT DER BEURTEILUNG (Zeitpunkt der Beendigung der Beobachtung und Einschätzung in UTC: Monat, Tag und Beobachtungszeit achtstellig; Pkt. B muss immer ausgefüllt werden)																
C)	PISTENKENNZAHL (niedrigere Pistenbezeichnungszahl)																
D)	PISTENZUSTANDSKENNZAHL für jedes Pistendrittel ((Runway Condition Code (RWYCC), ermittelt aus der Pistenzustandskennzahl-Matrix (RCAM): 0, 1, 2, 3, 4, 5 oder 6). ...../...../.....																
E)	PISTENVERUNREINIGUNG IN PROZENT für jedes Pistendrittel (nur bei RWYCC schlechter als 6 und Zustand schlechter als TROCKEN).					F)	MITTLERE STÄRKE DES NIEDERSCHLAGSBELAGES (MM) für jedes Pistendrittel (nur für bestimmte Zustandsarten)					G)	ZUSTANDSBESCHREIBUNG FÜR DIE GESAMTE PISTENLÄNGE (Festgestellt auf jedem Drittel der Piste, beginnend von der Schwelle mit der niedrigeren Pistenkennzahl)				
...../...../.....					...../...../.....					Festgestellten Zustand für jedes Pistendrittel ankreuzen:							
										<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> GEPRESSTER SCHNEE <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> TROCKEN <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> TROCKENER SCHNEE <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> TROCKENER SCHNEE OBERHALB VON GEPRESSTEM SCHNEE <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> TROCKENER SCHNEE OBERHALB VON EIS <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> REIF <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> EIS <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> MATSCH <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> STEHENDES WASSER <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> WASSER OBERHALB VON GEPRESSTEM SCHNEE <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NASS <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NASSES EIS <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NASSER SCHNEE <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NASSER SCHNEE OBERHALB VON GEPRESSTEM SCHNEE <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NASSER SCHNEE OBERHALB VON EIS <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> BESONDERS PRÄPARIERTE SCHNEEPISTE <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NICHT BEKANNT (NOT REPORTED: „NR“)							
<input type="checkbox"/>	H) PISTENBREITE (m) auf die sich die Pistenzustandskennzahlen beziehen (falls geringer als die veröffentlichte Breite, ist dieser Punkt anzukreuzen und der Wert in m einzutragen).																

### Abschnitt 2: Situationsbeschreibung

Optionale Felder. Falls ein Eintrag beobachtet wurde und im SNOWTAM enthalten sein soll, ist das entsprechende Kästchen anzukreuzen und die Standard-Phrase nach Bedarf zu ergänzen.

<input type="checkbox"/>	I)	GEREINIGTE PISTENLÄNGE (m), falls geringer als die veröffentlichte Länge.	RWY ..... REDUCED TO .....
<input type="checkbox"/>	J)	SCHNEEFEGEN auf der Piste (Phrase „DRIFTING SNOW“ ist einzutragen).	DRIFTING SNOW .
<input type="checkbox"/>	K)	LOSER SAND auf der Piste (niedrigere Pistenkennzahl und die Phrase „LOOSE SAND“ sind einzutragen).	RWY ..... LOOSE SAND .
<input type="checkbox"/>	L)	PISTE CHEMISCH BEHANDELT (niedrigere Pistenkennzahl und Phrase „CHEMICALLY TREATED“ sind einzutragen).	RWY ..... CHEMICALLY TREATED .
<input type="checkbox"/>	M)	SCHNEEWÄLLE auf der Piste (niedrigere Pistenkennzahl und Phrase „SNOW BANK“ „L“ oder „R“ oder „LR“ Meter „FM CL“ sind einzutragen, z.B. RWY 09 SNOW BANK R20 FM CL).	RWY ..... SNOW BANK ..... FM CL.
<input type="checkbox"/>	N)	SCHNEEWÄLLE auf einer Rollbahn (Rollwegkennung und Phrase „SNOW BANK“ sind einzutragen).	TWY ..... SNOW BANK.
<input type="checkbox"/>	O)	SCHNEEWÄLLE neben der Piste (falls die Schneewälle in das Schneeplan-Höhenprofil hineinragen, ist sind die niedrigere Pistenkennzahl und Phrase „ADJ SNOW BANKS“ einzutragen).	RWY ..... ADJ SNOW BANKS.
<input type="checkbox"/>	P)	ROLLBAHNBEDINGUNGEN (wurde auf einer Rollbahn bzw. auf allen Rollbahnen der Zustand „schlecht“ beobachtet, sind Rollbahnkennung oder Phrase „ALL TWYS“ gefolgt von der Phrase „POOR“ einzutragen).	..... TWY ..... POOR.
<input type="checkbox"/>	R)	ABSTELLFLÄCHE (wurde auf einer Abstellfläche bzw. auf allen Abstellflächen der Zustand „schlecht“ beobachtet, sind Kennung der Abstellfläche bzw. Phrase „ALL APRONS“ gefolgt von der Phrase „POOR“ einzutragen).	..... APRON..... POOR.
<input type="checkbox"/>	Beobachtete Informationen für weitere Pisten, Rollbahnen oder Abstellflächen, die durch Wiederholung einzelner Punkte in Abschnitt 2: Situationsbeschreibung verlaubar werden (falls zutreffend, sind der Kennbuchstabe gefolgt von der entsprechenden Phrase einzutragen).		
<input type="checkbox"/>	T)	UNVERSCHLÜSSELTE ANMERKUNGEN (Standardphrasen, soweit möglich; insbesondere Phrasen „UPGRADED“, „DOWNGRADED“, sowie Informationen zu ungleichmäßiger oder unsymmetrischer Pistenverunreinigung).	

TELEFONNUMMER DES ANTRAGSTELLERS:		UNTERSCHRIFT DES ANTRAGSTELLERS	
-----------------------------------	--	---------------------------------	--

## Ergänzende Anleitung für das Ausfüllen des SNOWTAM-Formblatts Österreich

### Allgemeines

- a) Die Meldungskennung lautet „SNOWTAM“, gefolgt von einem Leerzeichen und der vierstelligen Seriennummer, z.B. SNOWTAM 0015.
- b) Syntax-Informationen (Leerzeichen, Zeilenumbrüche usw.) sind dem Luftfahrthandbuch Österreich (AIP Austria), AD 1.2 (Rettungs- und Feuerbekämpfungseinrichtungen und Schneeplan), Punkt 2.7, zu entnehmen.
- c) Die Kennbuchstaben dienen nur als Referenz und sind in der Meldung nicht zu inkludieren.
- d) Sollen Angaben über mehr als eine Piste getroffen werden, sind in der SNOWTAM Meldung Punkte B) bis H) (entspricht Abschnitt 1: Daten zur Berechnung der Flugleistung) für jede Piste zu wiederholen, bevor Informationen aus Abschnitt 2: Situationsbeschreibung übermittelt werden. Werden verschiedene Beurteilungszeitpunkte (Kennbuchstabe B)) angegeben, wird der späteste Beurteilungszeitpunkt in die Meldungskurzform übernommen.
- e) Die Punkte A) (Flugplatz), B) (Datum/Zeit der Beurteilung), C) (Pistenkennzahl), D) (Pistenzustandskennzahl) und G) (Zustandsbeschreibung für die gesamte Pistenlänge) sind Pflichtfelder. Bedingte Felder (d.h., nur bei bestimmten Bedingungen verpflichtend anzugeben) sind: E) (Pistenverunreinigung in Prozent) und F) (Mittlere Stärke des Niederschlagsbelags). Punkte H) bis T) sind optional, d.h., wenn kein dem Punkt entsprechender Zustand beobachtet wurde, ist dieses Feld nicht in mit der SNOWTAM Meldung zu übermitteln.
- f) Das metrische Maßsystem ist anzuwenden, die entsprechende Maßeinheit jedoch nicht anzugeben.
- g) Die maximale Gültigkeit eines SNOWTAM beträgt 8 Stunden. Treten wesentliche Änderungen ein, muss ein neues SNOWTAM ausgegeben werden, solange bis die Piste nicht mehr verunreinigt ist und ein Pistenzustandsbericht (Runway Condition Report, RCR) mit NASS oder TROCKEN ausgegeben werden kann. Die nachstehend angeführten Änderungen in Bezug auf den Pistenzustand sind als wesentlich anzusehen:
  - 1) Jede Änderung der Pistenzustandskennzahl (Runway Condition Code, RWYCC);
  - 2) Jede Änderung der Art des Niederschlags oder des Umfangs der Bedeckung, wodurch eine Neuklassifizierung in Punkt E) (Pistenverunreinigung in Prozent) erforderlich wird;
  - 3) Änderungen der mittleren Stärke des Niederschlagsbelages um: 20mm für trockenen Schnee, 5mm für nassen Schnee, 3mm bis inkl. 15mm für Matsch und stehendes Wasser;
  - 4) Andere Bedingungen, die aufgrund von Erfahrung oder örtlichen Umständen als wesentlich anzusehen sind, z.B. eine Pilotenmeldung über die Bremswirkung auf der Piste.
- h) Ein SNOWTAM ersetzt das vorhergehende SNOWTAM.

### Punkte D), E), F) and G)

Die gesamte Pistenlänge ist in Drittel einzuteilen und für jedes Pistendrittel sind Angaben gemäß Punkt D), E), F) und G), jeweils durch Schrägstriche getrennt, zu verlaublichen.

- D)** Die Pistenzustandskennzahl (Runway Condition Code, RWYCC) ist für jedes Pistendrittel anzugeben, beginnend bei der Pistenschwelle mit der niedrigeren Pistenkennzahl. Der RWYCC ist aus der Pistenzustandskennzahl-Matrix zu ermitteln. Details siehe im Luftfahrthandbuch Österreich, AD 1.2.
- E)** Das Ausmaß der Pistenverunreinigung in Prozent ist für jedes Pistendrittel anzugeben, wobei jeweils das ungünstigste Verhältnis gemäß der folgenden Tabelle zu verlaublichen ist:  
% Beobachtet: 10 - 25 ..... % zu verlaublichen: 25; % Beobachtet: 26 - 50 ..... % zu verlaublichen: 50;  
% Beobachtet: 51 - 75 ..... % zu verlaublichen: 75; % Beobachtet: 76 - 100 ..... % zu verlaublichen: 100  
Bei einer verlaublichen Pistenzustandskennzahl (RWYCC) von 6 und einer Zustandsbeschreibung „TROCKEN“ entfällt die Angabe. Ist das Ausmaß der Pistenverunreinigung nicht bekannt, ist „Not Reported“ („NR“) für die entsprechenden Pistendrittel anzugeben.
- F)** Die mittlere Stärke des Niederschlagsbelages ist in mm 2- oder 3-stellig anzugeben. Diese Information wird verlaublich für die Zustandsarten TROCKENER SCHNEE, NASSER SCHNEE, MATSCH und STEHENDES WASSER, sowie für die kombinierten Zustandsarten, die trockenen Schnee, nassen Schnee oder Wasser enthalten. Als Mindestwerte sind zu verlaublichen: 04=4mm für STEHENDES WASSER, 03=3mm für MATSCH, 03=3mm für NASSEN SCHNEE und 03=3mm für TROCKENEN SCHNEE. Beträgt die beobachtete Stärke des Niederschlagsbelages mehr als dieser Mindestwert, ist der beobachtete Wert anzugeben. Falls die mittlere Stärke des Niederschlagsbelages nicht messbar oder nicht bekannt ist, ist „NR“ (Not Reported) anzugeben. Alle Einträge sind auf Pistendrittel bezogen anzugeben, z.B. 20/20/NR. Falls die mittlere Stärke des Niederschlagsbelages innerhalb eines Pistendrittels stark unterschiedlich ist, ist das im Feld T) (Unverschlüsselte Anmerkungen) zu beschreiben.
- G)** Die zutreffende Phrase für den beobachteten Pistenzustand ist für jedes Pistendrittel durch Ankreuzen zu markieren. Kann die Pistenzustandsbeschreibung nicht angegeben werden, oder ist diese nicht bekannt, ist für dieses Pistendrittel „NOT REPORTED“ („NR“) anzukreuzen.

### Verringerte Pistenabmessungen (Punkte H) und I)

Diese Inhalte sind nur zu verlaublichen, wenn die genehmigte und verlaubliche Pistenlänge oder -breite nur zum Teil geräumt und betriebsbereit ist, d.h., es ist der Ist-Zustand zu verlaublichen. Die Räumung hat von der im SNOWTAM angegebenen Schwelle zu beginnen. Pistenfeuer dürfen bei geräumter Piste nicht verdeckt sein. Sind die Pistenfeuer im Zuge der Räumung noch verdeckt, sind im Feld T) (Unverschlüsselte Anmerkungen) genaue Angaben zu verlaublichen. Informationen über den nicht betriebsbereiten Teil der Piste, sowie Informationen über die geschätzten Zeitpunkte der weiteren Reinigung, sind in Punkt T) (Unverschlüsselte Anmerkungen) zu verlaublichen.

### Optionale Punkte (H) bis T)

Punkte H) bis T) sind optional. Wenn für einen der Punkte H) bis T) keine Information verfügbar ist, oder die Bedingungen, unter denen eine Verlaublichung erforderlich ist, nicht erfüllt sind, wird dieser Punkt vollständig weggelassen. Wird die in einem dieser Punkte beschriebene Information beobachtet und verlaublich, ist der entsprechende Punkt durch Ankreuzen zu markieren und die Phrase in der rechten Spalte mit den beobachteten Details zu ergänzen.

### Abschnitt 2: Situationsbeschreibung (Punkte I) bis T)

Punkte I) bis T) in Abschnitt 2: Situationsbeschreibung sind optional. Jeder Punkt ist nur dann Teil der Meldung, wenn die darin enthaltene Information beobachtet wurde und die Bedingungen für die Verlaublichung erfüllt sind. Wird die Information, die mit einem bestimmten Punkt verlaublich wird, in mehr als einem Zustand beobachtet (z.B. unterschiedliche Bedingungen auf einzelnen Pisten/Rollbahnen), ist dieser Punkt so oft als nötig zu wiederholen und jedes Mal mit Punkt (.) abzuschließen. Im Formblatt kann dafür unter Voranstellung der jeweiligen Punkt-Kennung das Wiederholungs-Feld unterhalb von Punkt R) verwendet werden. Siehe AIP Österreich AD 1.2 für Details zu Meldungsaufbau und Syntax.

Jedes Element und jede Wiederholung eines Elements in Abschnitt 2: Situationsbeschreibung ist mit Punkt (.) abzuschließen, z.B. TWY K SNOW BANK. TWY A SNOW BANK. RWY 09 ADJ SNOW BANKS. TWY J POOR.

- N), P)** Verlaublichung im SNOWTAM ist nur für die zur Piste gehörenden wichtigsten Rollbahnen erforderlich. Wenn die beobachteten Bedingungen auf den einzelnen Rollbahnen unterschiedlich sind, ist der jeweilige Punkt so oft als nötig zu wiederholen und jedes Mal mit Punkt (.) abzuschließen. Im Formblatt kann dafür unter Voranstellung der jeweiligen Punkt-Kennung das Wiederholungs-Feld unterhalb von Punkt R) verwendet werden.
- T)** Betrieblich wesentliche Informationen sind in englischer Sprache anzugeben, wobei Standard-Phraseologie verwendet werden soll, soweit möglich, insbesondere:
  - a) Angaben über den nicht gereinigten und nicht betriebsbereiten Teil der Piste (Punkt I)), z.B.: „last 300M of RWY16 covered by 50MM SNOW.“
  - b) Angaben über den voraussichtlichen Zeitpunkt der weiteren Pistenräumung, z.B.: „further clearing completed at hh:mm.“
  - c) Angaben über noch verdeckte Pistenfeuer, z.B.: „RWY16 centerline lights obscured.“
  - d) Stark unterschiedliche Stärke des Niederschlagsbelages innerhalb eines Pistendrittels, z.B.: „RWY16 1st 3rd slush mean depth between 3mm and 7mm.“
  - e) Geräumte Pistenbreite nicht symmetrisch entlang der Pistenmittellinie (Punkt H)), z.B.: „RWY16 1st 3rd cleared L20 and R10 FM CL.“
  - f) Downgrading oder Upgrading der Pistenzustandskennzahl (Phrase „UPGRADED“ oder „DOWNGRADED“)

Heading	FAX	05 / 1703 / 2056											
	DATE and TIME of FILING	ORIGINATOR											
Abbreviated Heading	SERIAL NUMBER				LOCATION INDICATOR				DATE / TIME OF ASSESSMENT				
	S	W	L	O									

SNOWTAM (SERIAL NUMBER) \_\_\_\_\_

### Aeroplane performance calculation section

A)	AERODROME (4-letter ICAO Location Indicator)																																																																																																																							
B)	DATE / TIME OF ASSESSMENT (Time of completion of assessment in UTC; month, day and time of assessment in eight digits)																																																																																																																							
C)	LOWER RUNWAY DESIGNATION NUMBER																																																																																																																							
D)	RUNWAY CONDITION CODE (RWYCC) on each runway third (from Runway Condition Assessment Matrix (RCAM): 0, 1, 2, 3, 4, 5 or 6). ...../...../.....																																																																																																																							
E)	PER CENT COVERAGE for each runway third (only when RWYCC for each RWY third other than 6 and conditions other than DRY).			F) DEPTH (mm) OF LOOSE CONTAMINANT for each runway third (conditional field, see back page for details)			G) CONDITION DESCRIPTION over total runway length (Observed on each runway third, starting from threshold having the lower runway designation number.)																																																																																																																	
	...../...../.....			...../...../.....			<table border="1"> <tr> <td>1/3</td> <td>2/3</td> <td>3/3</td> <td colspan="3">Checkmark the observed condition for each runway third:</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">COMPACTED SNOW</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">DRY</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">DRYSNOW</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">DRYSNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">DRYSNOW ON TOP OF ICE</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">FROST</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">ICE</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">SLUSH</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">STANDING WATER</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">WET</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">WET ICE</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">WET SNOW</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">WET SNOW ON TOP OF ICE</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td colspan="3">NOT REPORTED („NR“)</td> </tr> </table>						1/3	2/3	3/3	Checkmark the observed condition for each runway third:			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	COMPACTED SNOW			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DRY			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DRYSNOW			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DRYSNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DRYSNOW ON TOP OF ICE			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	FROST			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ICE			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SLUSH			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	STANDING WATER			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WET			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WET ICE			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WET SNOW			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WET SNOW ON TOP OF ICE			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NOT REPORTED („NR“)		
1/3	2/3	3/3	Checkmark the observed condition for each runway third:																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	COMPACTED SNOW																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DRY																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DRYSNOW																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DRYSNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DRYSNOW ON TOP OF ICE																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	FROST																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ICE																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SLUSH																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	STANDING WATER																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WET																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WET ICE																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WET SNOW																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WET SNOW ON TOP OF ICE																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NOT REPORTED („NR“)																																																																																																																					
<input type="checkbox"/>	H) WIDTH OF RUNWAY (m) to which the runway condition codes apply, checkmark and specify if less than published width.																																																																																																																							

### Situational awareness section

Optional items. Checkmark and complete as applicable, if this item is reported and shall be included in the SNOWTAM.

<input type="checkbox"/>	I)	REDUCED RUNWAY LENGTH (m), if less than published length.	RWY ..... REDUCED TO .....
<input type="checkbox"/>	J)	DRIFTING SNOW on the runway (when reported, insert phrase „DRIFTING SNOW“).	DRIFTING SNOW .
<input type="checkbox"/>	K)	LOOSE SAND on the runway (when reported, insert lower runway designator and „LOOSE SAND“).	RWY ..... LOOSE SAND .
<input type="checkbox"/>	L)	CHEMICAL TREATMENT (when reported, insert lower runway designator and „CHEMICALLY TREATED“).	RWY ..... CHEMICALLY TREATED .
<input type="checkbox"/>	M)	SNOWBANKS on the runway (if present, insert lower runway designator and „SNOW BANK“ „L“ or „R“ or „LR“ metres „FM CL“ e.g. RWY 09 SNOW BANK R20 FM CL).	RWY ..... SNOW BANK ..... FM CL.
<input type="checkbox"/>	N)	SNOWBANKS on a taxiway (if present, insert taxiway designator and „SNOW BANK“).	TWY ..... SNOW BANK.
<input type="checkbox"/>	O)	SNOWBANKS adjacent to the runway (when reported present penetrating the height profile in the aerodrome snow plan, insert lower runway designator and „ADJ SNOW BANKS“).	RWY ..... ADJ SNOW BANKS.
<input type="checkbox"/>	P)	TAXIWAY CONDITIONS (if conditions reported „POOR“, insert TWY designator „POOR“ or phrase „ALL TWYS POOR“).	..... TWY ..... POOR.
<input type="checkbox"/>	R)	APRON CONDITIONS (if conditions reported „POOR“, insert apron designator „POOR“ or phrase „ALL APRONS POOR“).	..... APRON..... POOR.
<input type="checkbox"/>	Items of the situational awareness section repeated for additional runways, taxiways and aprons as applicable (if observed, insert item designator followed by the appropriate phrase).		
<input type="checkbox"/>	T)	PLAIN-LANGUAGE REMARKS (use standardized text, if possible; in particular, insert phrases „UPGRADED“, „DOWNGRADED“ as well as information on uneven or asymmetrical runway contamination).	

ORIGINATOR'S CONTACT PHONE NUMBER		SIGNATURE OF ORIGINATOR	
-----------------------------------	--	-------------------------	--

## Instructions for the completion of the SNOWTAM Format

### General

- a) The message header consists of the text „SNOWTAM“, followed by a space and the four-digit serial number, e.g. SNOWTAM 0015.
- b) Information regarding syntax (spaces, line feeds, etc.) can be found in the Aeronautical Information Publication (AIP) Austria, AD 1.2 (Rescue and Fire Fighting Services and Snow Plan), Item 2.7.
- c) The letters used to indicate items are only used for reference purpose and shall not be included in the message.
- d) When reporting on more than one runway, repeat Items B) to H) (aeroplane performance calculation section) before the information in the situational awareness section. When different assessment times are reported, the latest assessment time shall be included in the abbreviated message header.
- e) Mandatory items are: A) (Aerodrome Location Indicator), B) (Date and Time of Assessment), C) (Lower Runway Designator Number), D) (Runway Condition Code for each Runway Third) and G) (Condition Description for each Runway Third). Conditional items (i.e. mandatory, if the required conditions are observed) are: E) (Per Cent Coverage for each runway third) and F) (Depth of Loose Contaminant on each runway third). Items H) to T) are optional, i.e. if not observed, the item is not included in the message.
- f) Metric units shall be used and the unit of measurement not reported.
- g) The maximum validity of SNOWTAM is 8 hours. New SNOWTAM shall be issued whenever a new runway condition report is received, until the runway is no longer contaminated. When this situation occurs, the aerodrome operator shall issue an RCR that states that the runway is wet or dry as appropriate. A change in the runway surface condition used in the RCR is considered significant whenever there is any:
  - 1) change in the runway condition code (RWYCC);
  - 2) change in the contaminant type or reportable contaminant coverage requiring reclassification in Item E) (Per Cent Coverage);
  - 3) change in contaminant depth by: 20mm for dry snow, 5mm for wet snow, 3mm up to 15mm for slush and standing water;
  - 4) other information, which according to local knowledge are known to be significant, e.g. a pilot report of runway braking action.
- h) A SNOWTAM cancels the previous SNOWTAM.

### Items D), E), F) and G)

The total runway length shall be divided into thirds. For each runway third, as seen from the runway threshold having the lower runway designation number, information required in Items D), E), F) and G), separated by oblique strokes, shall be reported.

**D)** Insert the Runway Condition Code (RWYCC) as determined via the Runway Condition Code Assessment Matrix (RCAM) for each runway third, beginning at the runway threshold having the lower runway designation number. Details see AIP Austria, AD 1.2.

**E)** Insert the extent of runway contamination in per cent for each runway third. When reporting, the most adverse contamination according to the following table shall be published:

Assessed per cent: 10 - 25 ..... Reported per cent: 25; Assessed per cent: 26 - 50 ..... Reported per cent: 50;

Assessed per cent: 51 - 75 ..... Reported per cent: 75; Assessed per cent: 76 - 100 ..... Reported per cent: 100

This information is provided only when the RWYCC for each runway third has been reported as other than 6 and there is a condition description for each runway third that has been reported other than DRY. When the conditions are not reported, insert „NR“ for the appropriate runway third(s).

- F)** Insert the mean depth of loose runway contamination in mm with 2- or 3-digits. This information is only provided for the contamination types: DRY SNOW, WET SNOW, SLUSH and STANDING WATER or combined contamination types including dry snow, wet snow or water. Values to be reported are: 04=4mm for STANDING WATER, 03=3mm for SLUSH, 03=3mm for WET SNOW and 03=3mm for DRY SNOW. At mean depths above these values, an assessed value should be reported. When the conditions are not reported, insert „NR“ for the appropriate runway third(s). All entries shall refer to the appropriate runway third. When the depth of the contaminants varies significantly within a runway third, additional information shall be given in Item T) (Plain-language remarks).
- G)** Checkmark the appropriate condition descriptor signifying the reported runway condition for each runway third as seen from the threshold with the lower designation number. When the conditions are not reported, this will be signified by „NR“ for the appropriate runway third(s).

### Reduced Runway Dimensions (Items H) and I))

These items shall only be reported when part of the total runway length or runway width according to the approved and published runway dimensions is cleared and operational, i.e., the actual situation shall be reported. The runway clearing shall commence from the threshold reported in the SNOWTAM. Runway lights must not be obscured when the runway is cleared. If runway lights are obscured while the clearing is in progress, information shall be included in Item T) (Plain-language remarks). If the cleared runway width is not symmetrical along the centre line, additional information shall be given in Item T) (Plain-language remarks).

### Optional Items (H) to T))

Items H) to T) are optional. Elements in this section for which no information exists, or where the conditional circumstances for publication are not fulfilled, are left out completely. Checkmark the appropriate item if this element is observed and shall be included in the SNOWTAM message. Insert details in the appropriate phrase field at the right-hand side.

### Situational awareness section (Items I) to T))

- a) Items I) to T) of the situational awareness section are optional. Elements in this section for which no information exists, or where the conditional circumstances for publication are not fulfilled, are left out completely. If an item in this section has been observed in more than one condition, e.g. for more than one runway /taxiway, repeat the item in the repetition field below item R) giving the item designator as prefix. See AIP Austria AD 1.2 for message syntax.
- b) Each element and each repetition of an element in the situational awareness section ends with a full stop, e.g. TWY K SNOW BANK. TWY A SNOW BANK. RWY 09 ADJ SNOW BANKS. TWY J POOR.

**Item I)** When only part of the total runway length is cleared and operative as published, insert lower runway designation number and available runway length in metres (m). Information regarding the inoperative part of the runway as well as the estimated time of further clearing shall be reported in Item T).

**Items N), P)** Publication via SNOWTAM is required primarily for major taxiways that are connected to the runway.

In case of different conditions on the taxiways, repeat Item N) or P) as often as necessary using the repetition field below Item R) giving the item designator as prefix.

**Item T)** Insert operationally important information in English language, using standard phraseology as far as possible, in particular:

- a) Information on that part of the runway that is not cleared and not operational, e.g.: „last 300M of RWY16 covered by 50MM SNOW.“
- b) Information on the estimated time of completion of snow removal on the runway, e.g.: „further cleaning completed at hh:mm.“
- c) Information on obscured runway lights, e.g.: „RWY16 centerline lights obscured.“
- d) Significantly varying depth of runway loose contaminant within a runway third, e.g.: „RWY16 1st 3rd slush mean depth between 3mm and 7mm.“
- e) Cleared runway width not symmetrical along the centre line (Item H)), e.g.: „RWY16 1st 3rd cleared L20 and R10 FM CL.“
- f) Downgrading or Upgrading of the runway condition code (RWYCC); insert phrase „UPGRADED“ or „DOWNGRADED“