

# 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@astrocontrol.at

REPUBLIC OF AUSTRIA

AIP SUP 011/21  
2 NOV

Dieses AIP SUP umfasst 20 Seiten.

Durch dieses AIP SUP wird AIC A 8/21 aufgehoben.

This AIP SUP includes 20 pages.

This AIP SUP cancels AIC A 8/21.

**INKRAFTTRETUNGSDATUM/EFFECTIVE DATE: 4 NOV 2021**

## AD 1.1, AD 1.2, AD 1.4

### Änderungen aufgrund der Implementierung des ICAO Global Reporting Format (GRF)

#### 1. Einleitung

1.1. Die neue ICAO Methodik zur Einschätzung und Meldung des Oberflächenzustands von Pisten – im Allgemeinen bezeichnet als „Global Reporting Format“ (GRF) – wurde mit AIRAC 12. AUGUST 2021 in Österreich implementiert und ermöglicht das harmonisierte Einschätzen und Melden des Pistenzustands. Dadurch soll eine verbesserte Einschätzung der Start- und Landebedingungen durch die Flugbesatzung erreicht werden.

Mit der Einführung der ICAO GRF Methodik ergeben sich folgende Änderungen:

- 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 tritt das bestehende SNOWTAM automatisch außer Kraft und wird bei Abruf von Briefing-Informationen nicht mehr angezeigt. Bei weiterhin bestehenden Einschränkungen des Betriebszustands der Piste muss ein neues SNOWTAM ausgegeben werden, bis ein Runway Condition Report mit Zustandsbeschreibung NASS oder TROCKEN ausgegeben werden kann.

### Changes due to the implementation of ICAO Global Reporting Format (GRF)

#### 1. Introduction

1.1. The new ICAO methodology for assessing and reporting runway surface conditions, commonly known as the Global Reporting Format (GRF), has been implemented in Austria with AIRAC 12 AUGUST 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 ICAO GRF methodology introduces the following changes:

- 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 include also standing water, i.e., necessity for SNOWTAM message could arise outside the winter season;
- maximum validity of SNOWTAM changed to 8 hours. After 8 hours the SNOWTAM expires automatically and will no longer be included in briefings. If the restrictions to the operating status of the runway still persist, a new SNOWTAM must be issued until a Runway Condition Report stating WET or DRY can be published.

- Entfall der Pistenzustandsgruppe im METAR
- Keine Verlautbarung von Bremskoeffizienten. Pilotenmeldungen über eine Bremswirkung, die schlechter als im RCR verlautbart ist, werden umgehend an die nachfolgenden Luftfahrzeuge und an den Flugplatzbetreiber übermittelt.
- Der jeweilige „Runway Condition Code“ findet sich als Referenz in den operativen Handbüchern im Cockpit

## **2. REF AIP Österreich, AD 1.2, Punkt 2**

### **2. Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten und Winterdienstkonzept**

Die folgenden Informationen sind bedingt durch das Inkrafttreten der neuen ICAO Methodik zur Einschätzung und Meldung des Oberflächenzustands von Pisten und anderen Bewegungsflächen – im Allgemeinen bezeichnet als „Global Reporting Format (GRF)“. Diese wurde mit AIRAC 12.08.2021 in Österreich, in allen EASA-Staaten und Kanada implementiert. Die weitere weltweite Implementierung erfolgt mit AIRAC 04.11.2021.

#### **2.1. Organisation der Verbreitung von Informationen zum Oberflächenzustand von Pisten sowie Winterdienst**

##### **2.1.1. Verantwortlichkeiten für Verbreitung von Meldungen und Winterdienst**

2.1.1.1. Flugplatzbetreiber der österreichischen Flugplätze sind verantwortlich für die Erhebung, Einschätzung und Meldung des Oberflächenzustandes, sowie für die Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft des Flugplatzes durch Räumung der Bewegungsflächen soweit möglich bzw. zur Ausgabe entsprechender NOTAM betreffend Pisten- oder Flugplatzsperre wenn erforderlich.

##### **2.1.2. Betriebliche Prioritäten für die Schneeräumung auf den Bewegungsflächen**

2.1.2.1. Im Allgemeinen werden die Bewegungsflächen in folgender Reihenfolge geräumt:

- Aktive Piste,
- Rollbahnen, die zu aktiver Piste führen,
- Vorfeld,
- Andere Bereiche.

2.1.2.2. Die Reihenfolge der Schneeräumung wird unter LOxx AD 2.7 publiziert, wenn diese von der hier genannten allgemeinen Reihenfolge abweicht.

#### **2.2. Überwachung der Betriebsbereitschaft von Bewegungsflächen**

2.2.1. Flugplatzbetreiber von öffentlichen Flugplätzen erheben den Oberflächenzustand von Pisten und anderen Bewegungsflächen und leiten diesen Pistenzustandsbericht an die Flugverkehrsdienste und/oder Luftfahrtinformationsdienste zur Verbreitung (Details siehe weiter unten) weiter.

- Elimination of the runway condition group in METAR
- No publication of friction coefficients. Pilot reports of braking action not as good as reported in the RCR will be transmitted immediately to the next aircraft and to the aerodrome operator.
- The respective "Runway Condition Code" can be found as a reference in the operational manuals in the cockpit.

## **2. REF AIP Austria, AD 1.2, item 2**

### **2. Runway surface condition assessment and reporting and snow plan**

The following information is based on the implementation of the new ICAO methodology for assessing and reporting runway surface conditions, commonly known as "Global Reporting Format (GRF)". This methodology has been implemented in Austria, in all EASA-States and in Canada with AIRAC 12th August 2021. Further global implementation will be effected with AIRAC 04th November 2021.

#### **2.1. Organization of the Runway Surface Condition Reporting and Winter Service**

##### **2.1.1. Authority responsible for snow clearance and for assessing, improving and reporting runway surface conditions**

2.1.1.1. Aerodrome operators of Austrian aerodromes are responsible for assessing and reporting of surface conditions, and for maintaining the usability of movement areas by snow clearing as far as possible or publication of NOTAM regarding runway- or aerodrome - closure if necessary.

##### **2.1.2. General policy concerning operational priorities for the clearance of movement areas**

2.1.2.1. Generally, the following priority has been determined for the clearance of movement areas:

- active runway,
- taxiways leading to the active runway,
- aprons,
- other movement areas.

2.1.2.2. Clearance priorities will be published in AIP point LOxx AD 2.7., if deviating from the clearance priorities laid down above.

#### **2.2. Surveillance of movement areas**

2.2.1. Aerodrome operators of public aerodromes assess the surface conditions of runways and other movement areas and transmit the assessed runway condition report to the air traffic services and/or aeronautical information services for publication and dissemination (see below for details).

2.2.2. Flugplatzbetreiber aller anderen Flugplätze ermitteln bei Flugplatzbetrieb Informationen über den Oberflächenzustand der Pisten und anderen Bewegungsflächen. Diese können über Sprechfunk, Telefon oder Internetseite des Flugplatzes verbreitet werden.

Eine Verbreitung mittels SNOWTAM ist möglich, soweit ein Abkommen mit Austro Control GmbH zur Auflieferung von NOTAM und SNOWTAM besteht.

2.2.3. SNOWTAM werden von den folgenden Flugplätzen aufgeliefert und verbreitet:

- Flughäfen LOWG, LOWI, LOWK, LOWL, LOWS, LOWW;
- Flugfelder LOAN, LOAV, LOIH, LOIJ, LOLW, LOWZ; sowie
- Militärflugplätze LOXT und LOXZ.

### **2.3. Methoden zur Beurteilung des Oberflächenzustands und Betrieb auf speziell für den Winter präparierten Pisten**

2.3.1. Der Oberflächenzustand von kontaminierten Pisten und anderen Bewegungsflächen wird vom Flugplatzbetreiber durch von diesem beauftragte, entsprechend geschulte Personen, primär aus den Erkenntnissen der visuellen Inspektion, ermittelt. Unter Verwendung der Pistenzustandskennzahl-Matrix (Runway Condition Assessment Matrix, RCAM) wird daraus die Pistenzustandskennzahl (Runway Condition Code, RWYCC) für jedes Pistendrittel abgeleitet. Das Ergebnis der Zustandserhebung wird in einem Pistenzustandsbericht (Runway Condition Report, RCR) festgehalten und nach Bedarf weiter verbreitet.

2.3.2. Die Verlautbarung von gemessenen Reibungskoeffizienten ist nicht mehr vorgesehen. Das Feld S) der Pistenzustandsmeldung ist daher aufgrund europäischer Verordnungen nicht zu verwenden.

2.2.2. Aerodrome operators of all other aerodromes determine, if aerodrome operations are in effect, information on the surface conditions of runways and other movement areas. This information may be promulgated via radio telephony, phone or aerodrome homepages.

The information may be published via SNOWTAM, if an agreement with Austro Control GmbH regarding provision of information for NOTAM and SNOWTAM exists.

2.2.3. SNOWTAM are published for the following aerodromes:

- airports LOWG, LOWI, LOWK, LOWL, LOWS, LOWW;
- airfields LOAN, LOAV, LOIH, LOIJ, LOLW, LOWZ; and
- military aerodromes LOXT and LOXZ.

### **2.3. Surface condition assessment methods used and operations on specially prepared winter runways**

2.3.1. The aerodrome operator will appoint trained personnel to assess the surface conditions of contaminated runways and other movement areas, primarily by visual inspections.

The Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) (see 2.3.3. below) is used to determine the Runway Condition Code (RWYCC) for each runway third.

The result of the condition assessment will be concluded in a Runway Condition Report (RCR) and promulgated as necessary.

2.3.2. According to EU-Regulations, friction measurements shall not be reported. Item S) of the runway condition report shall therefore not be used in Europe.

## 2.3.3. Pistenzustandskennzahl-Matrix (Runway Condition Assessment Matrix, RCAM) (deutsch)

RUNWAY CONDITION ASSESSMENT MATRIX (RCAM)						
Bewertungskriterien				Kriterien für die Herabstufung		
Kontaminationsart	Tiefe	RWYCC		Beobachtetes Verhalten des Flugzeugs bei Abbremsen und Richtungssteuerung	Pilotenmeldungen der Bremswirkung auf der Piste	
TROCKEN	-	6	←	-	-	
REIF	-	5	←	Abbremswirkung ist normal für die aufgewendete Kraft auf den Reifenbremsen UND Richtungssteuerung ist normal	GOOD / GUT	
NASS	≤ 3mm					
SCHNEEMATTSCH						
TROCKENER SCHNEE						
NASSER SCHNEE						
SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE	-	4	←	Abbremswirkung ODER Richtungssteuerung ist zwischen gut und mittel	GOOD TO MEDIUM / GUT BIS MITTEL	
KOMPRIMIERTER SCHNEE kälter als -15°C OAT	-	3	←	Bremswirkung ist merkbar eingeschränkt bezogen auf die eingesetzte Kraft auf den Reifenbremsen ODER Richtungssteuerung ist merkbar beeinträchtigt	MEDIUM / MITTEL	
KOMPRIMIERTER SCHNEE wärmer als -15°C OAT						
GLATT UND NASS						
TROCKENER SCHNEE AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE						
NASSER SCHNEE AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE						
TROCKENER SCHNEE						
NASSER SCHNEE	> 3mm					
STEHENDES WASSER	> 3mm	2	←	Bremswirkung ODER Richtungssteuerung zwischen mittel und schlecht	MEDIUM TO POOR / MITTEL BIS SCHLECHT	
SCHNEEMATTSCH						
EIS	-	1	←	Bremswirkung ist signifikant eingeschränkt bezogen auf die eingesetzte Kraft auf den Reifenbremsen ODER Richtungssteuerung ist signifikant eingeschränkt	POOR / SCHLECHT	
NASSES EIS	-	0	←	Bremswirkung ist minimal bis nicht vorhanden bezogen auf die eingesetzte Kraft auf den Reifenbremsen ODER Richtungssteuerung ist unsicher	LESS THAN POOR / WENIGER ALS SCHLECHT	
WASSER AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE						
TROCKENER SCHNEE AUF EIS						
NASSER SCHNEE AUF EIS						

2.3.3. Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) (english)

RUNWAY CONDITION ASSESSMENT MATRIX (RCAM)					
Assessment Criteria				Downgrade Assessment Criteria	
Type of Contamination	Depth	RWYCC		Aeroplane deceleration or directional control observation	Pilot report of RWY braking action
DRY	-	6	←	-	-
FROST	-	5	←	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal	GOOD
WET	≤ 3mm				
SLUSH					
DRY SNOW					
WET SNOW					
SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY	-	4	←	Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium	GOOD TO MEDIUM
COMPACTED SNOW colder than -15°C OAT		3	←	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced	MEDIUM
COMPACTED SNOW warmer than -15°C OAT	-				
SLIPPERY WET					
DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW					
WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW					
DRY SNOW	> 3mm				
WET SNOW					
STANDING WATER	> 3mm	2	←	Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor	MEDIUM TO POOR
SLUSH					
ICE	-	1	←	Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced	POOR
WET ICE	-	0	←	Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain	LESS THAN POOR
WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW					
DRY SNOW ON TOP OF ICE					
WET SNOW ON TOP OF ICE					

## 2.3.4. Bedeckungsgrad

2.3.4.1. Ist ein Pistendrittel zu weniger als 10% kontaminiert, wird dieses Pistendrittel als „NR“ (not reported) angegeben. Bei Kontamination zwischen 10% und 25% werden Art der Kontamination sowie RWYCC 6 angegeben. Ab einem Bedeckungsgrad von 25% werden Art der Kontamination sowie die entsprechende Pistenzustandskennzahl (RWYCC) laut RCAM verlautbart (siehe folgende Tabelle):

Bedeckungsgrad	zu verlautbaren ist:
< 10%	not reported („NR“)
10% - 25%	Art der Kontamination und RWYCC 6
> 25%	Art der Kontamination und RWYCC laut RCAM

## 2.3.5. Bestimmung von Tiefe und Art der Kontamination

2.3.5.1. Für jedes Pistendrittel werden Tiefe und Art der Kontamination erhoben und verlautbart.

2.3.5.2. Kontaminationsarten sind:

- KOMPRIMIERTER SCHNEE
- TROCKEN
- TROCKENER SCHNEE
- TROCKENER SCHNEE AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE
- TROCKENER SCHNEE AUF EIS
- REIF
- EIS
- GLATT UND NASS<sup>(1)</sup>
- SCHNEEMATSCH
- STEHENDES WASSER
- WASSER AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE
- NASS
- NASSES EIS
- NASSER SCHNEE
- NASSER SCHNEE AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE
- NASSER SCHNEE AUF EIS
- SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTE PISTE<sup>(2)</sup>
- CHEMISCH BEHANDELT<sup>(3)</sup>
- LOSER SAND<sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> ... Als GLATT und NASS (*slippery wet*) wird der Zustand bezeichnet, bei dem die Reibungseigenschaften einer Piste bei Nässe auf einem wesentlichen Teil der Piste als verringert eingestuft wurden und nicht mehr der Mindest-Oberflächenreibung (*minimum surface friction level*) entsprechen. Als Folge davon darf das betreffende Pistendrittel maximal mit RWYCC 3 eingestuft werden. Zusätzlich ist mittels NOTAM die Position des betroffenen Teils der Piste zu verlautbaren.

<sup>(2)</sup> ... Bei SPEZIELL FÜR DEN WINTER PRÄPARIERTEN PISTEN (*specially prepared winter runways*) handelt es sich um mit Schnee und Eis bedeckte Pisten, die mit speziellen Verfahren präpariert werden, um sicher auf kontaminierten Pisten starten und landen zu können. **Speziell für den Winter präparierte Pisten sind genehmigungspflichtig und bedingen eine vorherige Prüfung und Freigabe des BMK IV/L3.**

## 2.3.4. Extent of runway contamination

2.3.4.1. A runway third that is contaminated to less than 10% will be reported as “NR” (“not reported”). Contamination between 10% and 25% will be reported by indicating the type of contamination and RWYCC 6. Contamination of 25% will be reported by indicating the type of contamination and the corresponding RWYCC according RCAM (see also the following table):

Extent of contamination	report as:
< 10%	not reported („NR“)
10% - 25%	Type of contamination and RWYCC 6
> 25%	Type of contamination and RWYCC according RCAM

## 2.3.5. Determination of depth and type of contamination

2.3.5.1. For each runway third, depth and type of contamination are assessed and reported.

2.3.5.2. Contamination types are:

- COMPACTED SNOW
- DRY
- DRY SNOW
- DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW
- DRY SNOW ON TOP OF ICE
- FROST
- ICE
- SLIPPERY WET<sup>(1)</sup>
- SLUSH
- STANDING WATER
- WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW
- WET
- WET ICE
- WET SNOW
- WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW
- WET SNOW ON TOP OF ICE
- SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY<sup>(2)</sup>
- CHEMICALLY TREATED<sup>(3)</sup>
- LOOSE SAND<sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> ... ‚SLIPPERY WET‘ runway means a wet runway where the surface friction characteristics of a significant portion of the runway have been determined to be degraded below the minimum surface friction level. The RWYCC for the affected runway third may be determined not better than RWYCC 3. In addition, the aerodrome operator shall issue a NOTAM describing the location of the affected runway portion.

<sup>(2)</sup> ... SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAYS are runways with a dry frozen surface of compacted snow or ice, or both, which have been specially treated to improve runway friction for safe take-offs and landings. **Operation on specially prepared winter runways is allowed only with prior examination and authorization by BMK IV/L3.**

(3) ... Die Kontaminationsarten CHEMISCH BEHANDELT und LOSER SAND werden im Pistenzustandsbericht in Abschnitt 2: Lageerfassung verlautbart.

*Anmerkung (1): Definitionen für die einzelnen Kontaminationsarten sind in EU-Verordnung 139/2014 i.d.F. EU-Verordnung 2020/2148 im Punkt 38h enthalten.*

*Anmerkung (2): Fließendes Wasser mit einer mittleren Tiefe von 4mm oder mehr wird per Konvention als ‚STEHENDES WASSER‘ (STANDING WATER) gemeldet.*

2.3.5.3. Bei mehreren verschiedenen Arten von Kontamination auf dem gleichen Pistendrittel wird jene Kontaminationsart verlautbart, die die größte Beeinträchtigung für den Flugbetrieb bedeutet und die den größeren Teil des Pistendrittels bedeckt.

### **2.3.6. Upgrading und Downgrading**

2.3.6.1. Die Anpassung der aus der RCAM ermittelten Pistenzustandskennzahl (RWYCC) aufgrund von Pilotenmeldungen bezeichnet man als Down- bzw. Upgrading.

2.3.6.2. Downgrading des RWYCC erfolgt, wenn dies aufgrund von Pilotenmeldungen über die Bremswirkung und/oder Richtungskontrolle auf der Piste erforderlich ist.

2.3.6.3. Upgrading des RWYCC ist zwar im Rahmen der Regularien von EASA/ICAO vorgesehen, wird aber nicht empfohlen. Insbesondere gilt:

- Bei einer Pistenzustandskennzahl (RWYCC) von 5, 4, 3 oder 2 darf kein Upgrading vorgenommen werden;
- Bei RWYCC 1 oder 0 darf nur dann Upgrading vorgenommen werden, wenn alle verfügbaren Möglichkeiten zur Einschätzung des Rutschverhaltens auf der Piste eingesetzt wurden. In diesem Fall ist die Pistenoberfläche während der Dauer des Upgradings öfter zu kontrollieren, um eine Verschlechterung des Rutschverhaltens sofort feststellen zu können. Der verbesserte RWYCC darf nicht besser als 3 angegeben werden.

2.3.6.4. Wird Down- oder Upgrading vorgenommen, wird darauf im Freitextfeld (Item T)) der Pistenzustandsmeldung mit der Phrase RWY nn DOWNGRADED bzw. RWY nn UPGRADED hingewiesen.

## **2.4. Angewendete Verfahren zur Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft von Bewegungsflächen**

### **2.4.1. Methoden der Räumung**

2.4.1.1. Die Schneerräumung wird wie im Luftfahrthandbuch Österreich, Teil AD, verlautbart, durchgeführt. Saisonale Änderungen und Details werden mit dem jährlich ausgegebenen AIC „Ergänzungen zum Schneeplan“ verlautbart.

2.4.1.2. Die für die Schneerräumung zur Verfügung stehenden Geräte werden in AIP AD LOxx 2.7 verlautbart, der Einsatz der Geräte ist vom Umfang und von der Art der Kontamination abhängig.

(3) ... Contamination types CHEMICALLY TREATED and LOOSE SAND are reported in the situational awareness section of the runway condition report.

*Remark (1): Definitions for the types of contamination are laid down in EU-Regulation 139/2014 as amended by EU-Regulation 2020/2148, point 38h.*

*Remark (2): Running water with mean depth 4mm or more is reported as ‘STANDING WATER’ by convention.*

2.3.5.3. If multiple contaminants are present on the same runway third, the contamination type will be published that will most likely affect the aircraft performance and that is covering the greater part of the runway third.

### **2.3.6. Upgrading and Downgrading**

2.3.6.1. ‘Upgrading’ or ‘downgrading’ means the adjustment of the RWYCC derived from the RCAM as a result of pilot reports on runway conditions.

2.3.6.2. The RWYCC will be downgraded when necessary due to pilot reports regarding braking action and/or directional control.

2.3.6.3. Upgrading of the RWYCC is included in the EASA/ICAO regulations, but is not recommended.

In particular:

- the aerodrome operator shall not upgrade an assigned RWYCC 5, 4, 3, or 2;
- the aerodrome operator may only upgrade an assigned RWYCC 1 or 0 when all available means of assessing runway slipperiness have been used to support the decision. When RWYCC 1 or 0 is upgraded, the aerodrome operator shall assess the runway surface frequently during the period the higher RWYCC is in effect, to ensure that the runway surface condition does not deteriorate below the assigned code. A RWYCC 1 or 0 may not be upgraded beyond RWYCC 3.

2.3.6.4. When the RWYCC has been upgraded or downgraded, this will be indicated in the Plain-language field of the Runway Condition Report (Item T)) with phrase RWY nn DOWNGRADED or RWY nn UPGRADED.

## **2.4. Actions taken to maintain the usability of movement areas**

### **2.4.1. Clearance methods**

2.4.1.1. Snow clearance will be carried out as published in the Aeronautical Information Publication Austria, Part AD. Seasonal changes and details will be published via the annual AIC “Ergänzungen zum Schneeplan” (“Supplements to the Snow Plan”).

2.4.1.2. The equipment available for snow clearance will be published in AIP AD LOxx 2.7, the use of the equipment depends on the volume and characteristics of the contamination.

2.4.1.3. Zur Verbesserung des Oberflächenzustandes auf den Bewegungsflächen werden auf den Flughäfen verwendet:

- a) Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz:  
chemische Enteisierungsmittel;
- b) Salzburg:  
- Pisten und Rollbahnen: chemische Enteisierungsmittel;  
- Abstellflächen: chemische Enteisierungsmittel oder Sandstreuung;  
- Glatteisfrühwarnanlage
- c) Wien:  
- Pisten und Rollbahnen: chemische Enteisierungsmittel;  
- Abstellflächen: chemische Enteisierungsmittel oder Sandstreuung;  
- Glatteisfrühwarnanlage.

2.4.1.4. Details zu den für die Flächenenteisierung verwendeten Chemikalien werden im Luftfahrthandbuch Österreich, Kapitel AD 2 unter LOxx AD 2.7 bzw. im jährlich ausgegebenen AIC „Ergänzungen zum Schneeplan“ verlaubar. Bei kurzfristigen Änderungen werden die verwendeten Chemikalien im Feld T) (Freitext) der SNOWTAM-Meldung unter Verwendung der folgenden Abkürzungen verlaubar:

Phrase	Bedeutung
KAC	Flüssigenteisierung mit Kaliumacetat
KFOR	Flüssigenteisierung mit Kaliumformiat
GAC	Flüssigenteisierung mit Glycerinacetat
NAFO	Streuung von Natriumformiat
NAAC	Streuung von Natriumacetat
EG	Flüssigenteisierung mit Äthylenglykol
PG	Flüssigenteisierung mit Propylenglykol
UREA	Enteisung mittels Harnstoff
SANDED	Sandstreuung

**2.4.2. Anforderungen an Räumung und Schneeprofil**

2.4.2.1. Befestigte Pisten werden, sofern in Betrieb, soweit als möglich von Schnee, Eis und Frost befreit („Komplett- bzw. Schwarzräumung“).

2.4.2.2. Der Betrieb auf schneebedeckten Pisten ist nur mit vorheriger schriftlicher Bewilligung durch BMK, Abt. IV/L3, unter den darin angeführten Auflagen und Bedingungen, gestattet. Ist eine Räumung der Piste nicht möglich oder ist keine entsprechende Bewilligung vorhanden, wird die Piste mittels NOTAM gesperrt.

2.4.2.3. Kommt es entlang einer Piste zur Entstehung von Schneewällen in einer Höhe, dass der sichere Betrieb auf der Piste ganz oder teilweise eingeschränkt ist, wird ein entsprechendes NOTAM ausgegeben.

2.4.2.4. Entlang von Rollbahnen und Vorfeldern werden Schneewälle so weit wie möglich vermieden, um genügend Distanz zu Tragflächen, Heck, Propellern und Triebwerken gewährleisten zu können sowie um das Einsaugen von Schnee und Eis durch Triebwerke zu verhindern.

2.4.1.3. Improvement of the surface friction of the movement areas at Austrian airports will be effected by using:

- a) Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz:  
chemical de-icing;
- b) Salzburg:  
- runways and taxiways: chemical de-icing;  
- aprons: chemical de-icing or sanding;  
- ice early warning system;
- c) Wien:  
- runways and taxiways: chemical de-icing;  
- aprons: chemical de-icing or sanding;  
- ice early warning system.

2.4.1.4. Chemicals used for de-icing of paved areas and runways will be published in AIP chapter AD 2, LOxx AD 2.7, or via the annual AIC “Supplements to the snow plan”. In case of changes on short notice, information on the chemicals used will be published via Item T) (Plain-language text) of the SNOWTAM message. When publishing information on chemicals used for the de-icing of paved areas, the following abbreviations will be used:

Phrase	Meaning
KAC	Liquid de-icing with potassium acetate
KFOR	Liquid de-icing with potassium formate
GAC	Liquid de-icing with glycerine acetate
NAFO	De-icing with sodium formate solids
NAAC	De-icing with sodium acetate solids
EG	Liquid de-icing with ethylene glycol
PG	Liquid de-icing with propylene glycol
UREA	De-icing with urea
SANDED	Sanded

**2.4.2. Requirements regarding snow clearance and snow profiles**

2.4.2.1. Paved runways, if operational, will be cleared as completely as possible if contaminated by snow, ice or frost.

2.4.2.2. Operations on contaminated winter runways are permitted only with prior written authorisation by BMK, Dept. IV/L3, and subject to the conditions and requirements mentioned therein. If a runway cannot be cleared adequately, or if no authorisation has been received, operations on this runway will be suspended and the respective information will be promulgated via NOTAM.

2.4.2.3. If there exist snow banks along a runway in a height limiting the safe operation on this runway, this will be published via NOTAM. If the allowed snow bank height according to the snow profile for each aircraft category is exceeded, operations on this runway with aircraft of this or a larger category shall be suspended. A NOTAM shall be published accordingly.

2.4.2.4. Along taxiways and aprons snow banks will be avoided if possible, to ensure sufficient distance to aircraft wings, tail, propellers and engines, and to prevent snow and ice to be sucked into the engines.



2.4.2.5. Flugplätze, die den Oberflächenzustand der Bewegungsflächen mittels SNOWTAM verlautbaren, publizieren die kritische Mindesthöhe von Schneewällen, d.h., die Höhe, ab welcher Schneewälle im SNOWTAM verlautbart werden, im jährlich herausgegebenen AIC „Ergänzungen zum Schneeplan“.

### 2.4.3. Koordination zwischen Flugplatzbetreiber und Flugverkehrsdiensten

2.4.3.1. Auf den Flughäfen mit Flugplatzkontrollstelle steht die Aufsicht der Räumtruppe mit der örtlichen Flugplatzkontrollstelle in direkter Funkverbindung.

## 2.5. Verfahren zur Meldung von Pistenzuständen

### 2.5.1. Pistenzustandsbericht

2.5.1.1. Sobald eine Piste aufgrund von Wasser, Schnee, Matsch, Eis oder Reif kontaminiert ist, beginnt der Flugplatzbetreiber mit der Erhebung, Beurteilung und Meldung des Oberflächenzustandes in Form eines Pistenzustandsberichts.

2.5.1.1.1. Eine Piste gilt als kontaminiert, sobald die Pistenoberfläche innerhalb von mindestens einem Drittel der Gesamtlänge der Piste (full runway length) zu mehr als 25% von Wasser, Schnee, Matsch, Eis oder Reif bedeckt ist.

2.5.1.2. Die Erhebung, Beurteilung und Meldung des Oberflächenzustandes wird fortgesetzt, wann immer signifikante Änderungen eintreten. Zusätzliche Zustandserhebungen erfolgen, falls Veränderungen des geschätzten Oberflächenzustandes aufgrund der Wetterverhältnisse zu erwarten sind, aufgrund von Pilotenmeldungen (AIREPs) oder auf Anforderung der örtlichen Flugplatzkontrollstelle.

2.5.1.2.1. Als signifikante Änderung ist anzusehen:

- Änderung der Art der Kontamination;
- Änderungen des Bedeckungsgrades, wodurch eine Neuklassifizierung in Feld E) (% Kontamination) erforderlich wird;
- Änderungen der Schichtdicke der lockeren Kontamination um: 20mm für trockenen Schnee, 5mm für nassen Schnee, 3mm bis inkl. 15mm für Matsch und stehendes Wasser;
- Änderungen der Pistenzustandskennzahl (RWYCC);
- Andere Bedingungen, die aufgrund von Erfahrung oder örtlichen Umständen als wesentlich anzusehen sind, z.B. Pilotenmeldungen über die Bremswirkung auf der Piste.

2.5.1.3. Die Erhebung, Beurteilung und Meldung des Oberflächenzustandes wird aufrechterhalten, bis die Piste nicht mehr im Sinne der SNOWTAM-Definition, d.h., durch Schnee, Eis, Schneematsch oder stehendes Wasser in Verbindung mit Schnee, Matsch und Eis kontaminiert ist. Daraus folgt, dass in der letzten verbreiteten Meldung nur noch NASS (WET) oder TROCKEN (DRY) als Art der Kontamination möglich sind.

2.4.2.5. Aerodromes reporting the surface conditions of the movement areas via SNOWTAM publish the minimum critical snow bank height, i.e., the height when reporting of snow banks in the SNOWTAM will begin, via the annual AIC "Ergänzungen zum Schneeplan" (Supplements to the snow plan).

### 2.4.3. Coordination between aerodrome operators and air traffic services units

2.4.3.1. At airports controlled by an aerodrome control unit the supervisor of the clearing crew is in direct radio contact with the local aerodrome control unit.

## 2.5. System and means of reporting

### 2.5.1. Runway Condition Report

2.5.1.1. The aerodrome operator will start the assessment and reporting of surface conditions in form of a runway condition report, when a runway is contaminated with water, snow, slush, ice, or frost.

2.5.1.1.1. A runway is considered contaminated wet or covered with snow, slush, ice, or frost whenever the extent of the coverage is more than a quarter of the surface of at least one third of the runway.

2.5.1.2. Reporting of the runway surface conditions will continue to reflect significant changes. Additional assessments will be conducted, if changes of the assessed surface conditions are expected due to the meteorological situation, if pilot reports (AIREPs) regarding surface conditions are received, or when requested by the local aerodrome control unit.

2.5.1.2.1. A change in the runway surface condition is considered significant whenever there is any:

- change in the contaminant type;
- change in the reportable contaminant coverage requiring reclassification in Item E) (per cent coverage);
- change in contaminant depth by: 20mm for dry snow, 5mm for wet snow, 3mm up to 15mm for slush and standing water;
- change in the runway condition code (RWYCC);
- other information, which according to local knowledge are known to be significant, e.g. a pilot report of runway braking action.

2.5.1.3. The assessment and reporting of surface conditions will be continued, until the runway is no longer contaminated in the context of the SNOWTAM definition, i.e., no longer contaminated by snow, ice, slush, or standing water associated with snow, slush or ice. From this it follows that the last promulgated message may contain only type of contamination WET or DRY as appropriate.

*Anmerkung (1): Durch die Definition des Meldungs-Endes in 2.2.3. soll erreicht werden, dass bei Wetterlagen, die von winterlichen Verhältnissen nach Temperaturanstieg in Dauerregen übergehen, eine Fortsetzung der SNOWTAM-Meldung mit „NASS“ alle 8 Stunden über schlimmstenfalls mehrere Tage oder Wochen vermieden wird, da die Piste nie ganz aufrocknet.*

*Anmerkung (2): Detaillierte Anweisungen zur Anwendung des ICAO Global Reporting Format in Österreich sind in der Verfahrensanweisung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, „Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten“ enthalten.*

2.5.1.4. Der Pistenzustandsbericht hat als Minimum an Information die Pflichtfelder der SNOWTAM-Meldung zu enthalten, das sind:

- Feld A) – ICAO Ortskennung des Flugplatzes,
- Feld B) – Datum und Zeit der Zustandseinschätzung,
- Feld C) – Pistenkennzahl,
- Feld D) – Pistenzustandskennzahl (RWYCC),
- Feld G) – Zustandsbeschreibung in Standard-Phrasen wie im SNOWTAM-Formblatt. Diese kann entfallen bei RWYCC 0 oder 6.

## **2.5.2. Keine Verlautbarung als Pistenzustandsgruppe im METAR**

2.5.2.1. Mit Inkrafttreten des ICAO Global Reporting Format entfällt die Verlautbarung des Pistenzustands als Pistenzustandsgruppe im METAR.

## **2.5.3. Auflieferung von Pistenzustandsinformationen**

2.5.3.1. Pistenzustandsinformationen sind zur Verbreitung an die zuständige Flugverkehrsdienststelle und/oder den Luftfahrtinformationsdienst aufzuliefern:

2.5.3.1.1. Wenn die Piste nass ist, ohne dass dies mit stehendem Wasser, Schnee, Schneematsch, Eis oder Reif verbunden ist, sind die festgestellten Bedingungen unter Verwendung des RCR über die Flugverkehrsdienste (ATIS, VOICE) zu verbreiten. Für die automatisierte Übermittlung kann die „RCR-WET/DRY“-Maske des Austro Control GmbH NOTAM Proposal Tool verwendet werden.

2.5.3.1.2. Wird eine Pistenzustandsmeldung ausgegeben, die als SNOWTAM Meldung international zu verbreiten ist, ist diese an AIS/Internationales NOTAM-Büro (NOF) zu übermitteln:

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

*Note (1): The definition in 2.2.3. of the end of a series of messages after contamination shall prevent the continuous reporting of “WET” conditions via SNOWTAM for several days or even weeks in case of weather situations that change from winter conditions after a temperature rise to continuous rainfall that prevents the runway from drying up completely.*

*Note (2): Detailed instructions to the application of the ICAO Global Reporting Format in Austria are laid down in the process instruction of the Federal Ministry of Transport, “Erhebung, Beurteilung und Verbreitung des Oberflächenzustandes von Pisten”.*

2.5.1.4. The runway condition report shall contain as a minimum the mandatory items of the SNOWTAM message, i.e.:

- Item A) – Aerodrome ICAO location indicator,
- Item B) – Date and time of the condition assessment,
- Item C) – Runway designation number,
- Item D) – Runway condition code (RWYCC),
- Item G) – Condition description in standardized phrases as shown in the SNOWTAM Form. This Item may be omitted for RWYCC 0 or 6.

## **2.5.2. No announcement as a runway condition group in METAR**

2.5.2.1. With the implementation of the ICAO Global Reporting Format the runway surface conditions will no longer be included in METAR.

## **2.5.3. Origination of Runway Condition Information**

2.5.3.1. Runway Condition Information shall be transmitted to the responsible air traffic services unit and/or aeronautical information service for publication:

2.5.3.1.1. When the runway is wet, not associated with the presence of standing water, snow, slush, ice or frost, the assessed information shall be disseminated using the RCR through the air traffic services (ATIS, VOICE). For automated processing of the runway condition report, the “RCR-WET/DRY” interface of the Austro Control NOTAM Proposal Tool can be used.

2.5.3.1.2. If the runway condition report shall be disseminated internationally as SNOWTAM message, the report shall be originated to AIS/International NOTAM Office (NOF) as follows:

- via the Austro Control Online Tool for SNOWTAM Origination (“ACG NOTAM/SNOWTAM Proposal Tool”), or
- by transmission of the completed SNOWTAM Form Austria Edition 2021 via E-Mail to [nof@astrocontrol.at](mailto:nof@astrocontrol.at), or
- via FAX of the completed SNOWTAM Form Austria Edition 2021 to: 05 1703 2056.

2.5.3.2. Das SNOWTAM Formblatt Österreich ist in deutscher und englischer Sprache verfügbar und kann über das Internationale NOTAM-Büro angefordert werden (Kontakt: [nof@astrocontrol.at](mailto:nof@astrocontrol.at) oder Tel. 05 1703 2051).

Das SNOWTAM Formblatt Österreich kann auch auf [www.astrocontrol.at](http://www.astrocontrol.at) unter dem Reiter *Flugsicherung* im Menü *AIM* -> *SNOWTAM neu 2021* heruntergeladen werden.

2.5.3.3. Für Informationen zum Online-Tool der Austro Control GmbH für die Auflieferung von NOTAM und SNOWTAM kontaktieren Sie bitte das Internationale NOTAM-Büro (E-Mail: [nof@astrocontrol.at](mailto:nof@astrocontrol.at)).

## 2.6. Pistensperren im Rahmen des Winterdienstes

2.6.1. Kann die Betriebsbereitschaft einer befestigten oder unbefestigten Piste durch Räumung nicht ausreichend hergestellt werden und besteht keine schriftliche Bewilligung des BMK für Betrieb bei schneebedeckter Piste, wird diese Piste gesperrt.

2.6.2. Bei unbefestigten Pisten kann es zu erschwerten Bedingungen bei winterlichen Verhältnissen kommen. Falls die Betriebsbereitschaft einer unbefestigten Piste nicht gegeben ist, wird die Piste mittels NOTAM gesperrt.

2.6.3. Kommt es bei der Schneeräumung zur Entstehung von Schneewällen, die den sicheren Betrieb auf der Piste ganz oder teilweise einschränken, wird die Piste für den Betrieb mit Flugzeugen der betreffenden Kategorie(n) gesperrt.

2.6.4. Kommt es zur Sperre einer Piste, wird ein entsprechendes NOTAM ausgegeben (siehe 2.7.1.).

## 2.7. Verbreitung von Informationen über den Oberflächenzustand von Pisten

### 2.7.1. NOTAM

2.7.1.1. Ein NOTAM wird im Zusammenhang mit der Erhebung und Meldung von Oberflächenzuständen der Bewegungsflächen ausgegeben bei:

- Pistensperre;
- Reduktion der Pistenlänge;
- „Slippery Wet“ (Glatt und nass) - Bedingungen;
- Betriebseinschränkung aufgrund von Schneewällen.

2.7.1.2. Bei einer Pistensperre aufgrund von Kontamination wird ein NOTAM mit entsprechendem Text („RWY xx CLSD DUE TO ...“ oder „AD CLSD DUE TO ...“) verlautbart. Das NOTAM wird aufgehoben, sobald die Kriterien für die Öffnung der Piste (Betriebsbereitschaft) bzw. des Flugplatzes wieder erfüllt sind.

2.7.1.3. Eine Reduktion der Pistenlänge (Reduktion der deklarierten Distanzen) wird per NOTAM publiziert. Zudem wird diese Information im Pistenzustandsbericht unter Item I in Abschnitt 2: Lageerfassung aufgenommen.

2.7.1.4. Treten auf der Piste Stellen auf, an denen die Piste bei Nässe nicht mehr dem *minimum surface friction level* entspricht, werden diese Stellen als ‚glatt und nass‘ (‚slippery wet‘) unter Angabe ihrer genauen Position auf der Piste mittels NOTAM verlautbart.

2.5.3.2. The SNOWTAM Form Austria is available in german and english language. The Form can be requested at the International NOTAM Office (contact: [nof@astrocontrol.at](mailto:nof@astrocontrol.at) or phone: 05 1703 2051).

The SNOWTAM Form Austria can also be downloaded from the Austro Control Homepage [www.astrocontrol.at](http://www.astrocontrol.at) : Tab *ATM* -> link *SNOWTAM 2021* in menu *AIM*.

2.5.3.3. For information on the Austro Control Online Tool for Origination of NOTAM and SNOWTAM please contact the international NOTAM Office (E-Mail: [nof@astrocontrol.at](mailto:nof@astrocontrol.at)).

## 2.6. The cases of runway closure

2.6.1. If the operational readiness of a paved runway cannot be adequately ensured by snow clearance and if no written authorization for operation on specially prepared winter runways has been obtained from the Austrian Ministry of Transport, operations on this runway will be suspended.

2.6.2. Winter conditions may seriously impede flight operations on grass runways. If the runway cannot be used for flight operations, the runway will be closed and a NOTAM issued.

2.6.3. If during snow clearance snow banks are formed that impede the safe operation on the runway wholly or partly, operations on this runway with aircraft of the respective category(ies) will be suspended.

2.6.4. If operations on a runway are suspended, this information will be promulgated by NOTAM (see 2.7.1.).

## 2.7. Distribution of information about runway surface conditions.

### 2.7.1. NOTAM

2.7.1.1. In the context of assessing and reporting of surface conditions of movement areas a NOTAM will be issued regarding:

- runway closure;
- reduction of declared distances (runway length);
- ‚slippery wet‘ conditions;
- limited operations due to snow banks.

2.7.1.2. When closing a runway due to contamination, a NOTAM stating “RWY xx CLSD DUE TO ...” or “AD CLSD DUE TO ...” will be issued.

When the criteria for re-opening the runway or the aerodrome (operational readiness) are met, the NOTAM will be cancelled.

2.7.1.3. A reduction of the published runway length (reduction of declared distances) will be published via NOTAM. In addition, this information will be included in the Runway Condition Report in Item I of the Situational Awareness Section.

2.7.1.4. If the minimum surface friction level of a runway cannot be met on some portions of the runway in WET conditions, a NOTAM stating ‘slippery wet’ and specifying the exact positions on the runway will be published.

2.7.1.5. Betriebseinschränkungen durch Schneewälle werden mittels NOTAM verlautbart.

2.7.1.5. Operating limitations due to snow banks will be published via NOTAM.

## 2.7.2. Verbreitung des Pistenzustands

## 2.7.2. Distribution of Runway Condition Information

2.7.2.1. Ist die Piste ganz oder teilweise verunreinigt durch:

- Stehendes Wasser,
- Schnee,
- Schneematsch,
- Eis,
- Reif,
- oder Nässe in Zusammenhang mit der Räumung oder Behandlung von Schnee, Schneematsch, Eis oder Reif,

wird der Pistenzustandsbericht über die Flugverkehrsdienste (ATIS, VOICE) und die Flugberatungsdienste (NOF/SNOWTAM) verbreitet.

2.7.2.1. When the runway is partly or wholly contaminated by:

- standing water,
- snow
- slush,
- ice,
- frost,
- or is wet associated with the clearing or treatment of snow, slush, ice or frost,

the runway condition report will be disseminated through the air traffic services (ATIS, VOICE) and aeronautical information services (NOF/SNOWTAM).

*Anmerkung (1): 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.*

*Remark (1): 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).*

*Anmerkung (2): Aus diesem Grund kann die Ausgabe und Verbreitung einer SNOWTAM-Meldung auch außerhalb der Wintersaison erforderlich sein.*

*Remark (2): For this reason, the publication of a SNOWTAM message can also be necessary during off-winter season.*

2.7.2.2. Wenn die Piste nass ist, ohne dass dies mit stehendem Wasser, Schnee, Schneematsch, Eis oder Reif verbunden ist, werden die festgestellten Bedingungen unter Verwendung des RCR über die Flugverkehrsdienste (ATIS, VOICE) verbreitet.

2.7.2.2. When the runway is wet, not associated with the presence of standing water, snow, slush, ice or frost, the assessed information will be disseminated using the RCR through the air traffic services (ATIS, VOICE)

*Anmerkung (1): Bei **Nässe** („**WET**“), d.h., Wasser auf der Piste mit einer mittleren Tiefe von 3mm oder weniger und **nicht** in Zusammenhang mit Schnee, Schneematsch, Eis oder Reif ist **nur** die Verbreitung von mindestens den Pflichtfeldern des Pistenzustandsberichtes über die Flugverkehrsdienste (ATIS bzw. Sprechfunk) erforderlich.*

*Remark (1): When the runway is **WET**, i.e., the runway is covered with any visible dampness or water of mean depth up to and including 3mm and not associated with snow, slush, ice or frost, the dissemination of the mandatory items via the runway condition report through the ATS units (ATS, RTF) **only** is required.*

*Anmerkung (2): Bei **Nässe** („**WET**“), d.h., Wasser auf der Piste mit einer mittleren Tiefe von 3mm oder weniger und in Zusammenhang mit Schnee, Schneematsch, Eis oder Reif ist eine Verbreitung der Information als SNOWTAM-Meldung über AIS (NOF) **und** ATS (ATIS bzw. Sprechfunk) erforderlich.*

*Remark (2): When the runway is **WET**, i.e., the runway is covered with water with any visible dampness or water of mean depth up to and including 3mm 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.*

2.7.2.3. Gültigkeit

**Die maximale Gültigkeit eines SNOWTAM beträgt 8 Stunden.** Nach Ablauf dieser 8 Stunden tritt das SNOWTAM automatisch außer Kraft und wird nicht mehr in Briefings oder auf ATIS angezeigt / verbreitet. Bei weiterhin bestehenden Einschränkungen des Betriebszustands der Piste muss ein neues SNOWTAM ausgegeben werden, bis eine Meldung mit Zustandsbeschreibung NASS oder TROCKEN ausgegeben werden kann.

2.7.2.3. Validity

**The maximum validity of SNOWTAM will be 8 hours.** After 8 hours the SNOWTAM will be invalidated automatically and will no longer be available in briefings or via ATIS. If limitations on the operative readiness of the runway still exist, a new SNOWTAM must be issued, until a message can be issued stating the runway WET or DRY as appropriate.

2.7.2.4. Flugplätze, die aufgrund der Flugplatzbetriebszeiten die rechtzeitige Ausgabe einer SNOWTAM-Folgemeldung vor Ablauf der 8h-Gültigkeit nicht gewährleisten können, verlautbaren diesen Umstand im Luftfahrthandbuch Österreich, LOxx AD 2.7.

2.7.2.4. If the timely publication of a new SNOWTAM message cannot be accomplished during the 8h-validity period due to longer closing hours during night-time, the aerodrome operator shall publish this information in the AIP Austria, chapter LOxx AD 2.7.

**2.7.3. ATIS**

2.7.3.1. Pistenzustandsberichte werden sowohl bei direkter Übermittlung an die Flugverkehrsdienste als auch bei internationaler Verbreitung als SNOWTAM-Meldung in die ATIS Meldung aufgenommen.  
Details siehe AD 1.1, Punkt 5

**2.8. Aufbau und Beschreibung der SNOWTAM Meldung****2.8.1. Allgemeines zur SNOWTAM-Meldung**

2.8.1.1. Die Meldungskennung lautet ‚SNOWTAM‘, gefolgt von einem Leerzeichen und der vierstelligen Seriennummer, z.B. SNOWTAM 0015.

2.8.1.2. Meldungsaufbau:

Verkürzter Meldungsvorsatz [Zeilenumbruch <≡]  
[Offene Klammer (] SNOWTAM [Leerzeichen] 4-stellige Seriennummer [Zeilenumbruch <≡]

Abschnitt 1: Leistungsberechnung des Flugzeuges  
[Zeilenumbruch <≡]

Abschnitt 2: Lageerfassung [Zeilenumbruch <≡]  
[geschlossene Klammer )]

2.8.1.3. Die Kennbuchstaben A) bis T) dienen nur als Referenz und sind in der Meldung nicht zu inkludieren.

2.8.1.4. Das metrische Maßsystem ist anzuwenden, die entsprechende Maßeinheit jedoch nicht anzugeben.

2.8.1.5. Ein SNOWTAM ersetzt das vorhergehende SNOWTAM.

2.8.1.6. Sollen Angaben über mehr als eine Piste getroffen werden, sind in der SNOWTAM Meldung die Punkte B) bis H) (entspricht Abschnitt 1: Leistungsberechnung des Flugzeuges) für jede Piste zu wiederholen, bevor Informationen aus Abschnitt 2: Lageerfassung übermittelt werden. Werden verschiedene Beurteilungszeitpunkte (Feld B)) angegeben, wird der späteste Beurteilungszeitpunkt in die Meldungskurzform übernommen.

2.8.1.7. Pflichtfelder sind:

- A) Flugplatzkennung,
- B) Datum und Zeit der Beurteilung,
- C) Pistenkennzahl,
- D) Pistenzustandskennzahl für jedes Pistendrittel und
- G) Zustandsbeschreibung für jedes Pistendrittel.

2.8.1.8. Bedingte Felder (d.h., nur dann Pflichtfelder, wenn die entsprechenden Bedingungen beobachtet werden) sind:

- E) Pistenverunreinigung in Prozent für jedes Pistendrittel (entfällt bei RWYCC 6 und Zustandsbeschreibung „TROCKEN“), und
- F) Mittlere Schichtdicke der lockeren Kontamination (mm) für jedes Pistendrittel (nur verlautbart für Zustandsarten TROCKENER SCHNEE, NASSER SCHNEE, MATSCH, STEHENDES WASSER).

2.8.1.9. 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.

**2.7.3. ATIS**

2.7.3.1. Runway Condition Reports are included in the ATIS message, either when provided directly to the air traffic services or when disseminated internationally as SNOWTAM message. Details see AD 1.1, item 5

**2.8. Syntax and Description of the SNOWTAM Message****2.8.1. General specifications**

2.8.1.1. The message header is assembled from the text ‘SNOWTAM’, followed by a space and the four-digit serial number, e.g. SNOWTAM 0015.

2.8.1.2. Message Structure:

Abbreviated heading [[linefeed <≡]  
[Open bracket (] SNOWTAM [space] 4-digit serial number [[linefeed <≡]

Aeroplane Performance Calculation Section  
[[linefeed <≡]

Situational Awareness Section [[linefeed <≡]  
[closing bracket )]

2.8.1.3. The letters used to indicate items (A) to T)) are only used for reference purposes and shall not be included in the message.

2.8.1.4. Metric units shall be used and the unit of measurement not reported.

2.8.1.5. A SNOWTAM cancels the previous SNOWTAM.

2.8.1.6. 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.

2.8.1.7. 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.

2.8.1.8. Optional items (i.e. mandatory, if the required conditions are observed) are:

- E) Per Cent Coverage for each runway third (reported only when RWYCC other than 6 and condition description other than “DRY”), and
- F) Depth of Loose Contaminant (mm) on each runway third (only provided for contamination types DRY SNOW, WET SNOW, SLUSH, STANDING WATER).

2.8.1.9. Items H) to T) are optional, i.e., if not observed, the item is not included in the message.

2.8.1.10. 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, beginnend von der Schwelle mit der niedrigeren Pistenkennzahl, zu verlautbaren.

2.8.1.11. Felder I) bis S) in Abschnitt 2: Lageerfassung bestehen aus Standard-Phrasen.

2.8.1.12. 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.

2.8.1.13. Alle Felder in Abschnitt 2: Lageerfassung sind mit Punkt [.] zu beenden.

2.8.1.14. Jedes Feld in Abschnitt 2: Lageerfassung ist zu wiederholen, wenn der betreffende Zustand mehr als einmal beobachtet wird, z.B. auf verschiedenen Rollbahnen. Jede Wiederholung ist mit Punkt [.] 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, z.B. L) RWY 17 CHEMICALLY TREATED. P) TWY B POOR. P) TWY E POOR.

2.8.1.15. Feld T) enthält unverschlüsselte Anmerkungen zur Meldung betrieblich wesentlicher Informationen als Freitext; es sollen aber standardisierte Phrasen so weit wie möglich verwendet werden.

Für die ATIS-Aufsprache wird empfohlen, die Phrasenlisten für die ATIS-Aufsprache anzuwenden. Insbesondere werden die folgenden standardisierten Phrasen empfohlen:

- Angaben betreffend Downgrading oder Upgrading der Pistenzustandskennzahl (RWYCC); die Phrasen „RWY nn UPGRADED.“ oder „RWY nn DOWNGRADED.“ sind zu verwenden;
- Angaben betreffend den voraussichtlichen Zeitpunkt der weiteren Pistenräumung, z.B.: „FURTHER CLEANING COMPLETED AT hhmmZ.“;
- Angaben betreffend noch verdeckte Befeuungsanlagen, z.B.: „TWY CLL PARTLY OBSCURED.“;
- Angaben betreffend deutlich unterschiedlicher Stärke des Niederschlagsbelags innerhalb eines Pistendrittels, z.B.: „RWY 16 1ST PART DRY SNOW BETWEEN 4 MILLIMETERS AND 7 MILLIMETERS.“;
- Angaben betreffend versetzte Räumung der Piste entlang der Pistenmittellinie, z.B.: „RWY 17C 1ST PART CLEARED LEFT 20 METERS AND RIGHT 15 METERS FROM CENTERLINE.“;
- Angaben betreffend versetzte Räumung der Piste entlang der Pistenmittellinie, z.B.: „RWY 17C 1ST PART CLEARED LEFT 20 METERS AND RIGHT 15 METERS FROM CENTERLINE.“;
- Angaben betreffend den nicht gereinigten und nicht betriebsbereiten Teil der Piste (Feld I), z.B.: „LAST 300 METERS OF RWY 16 COVERED WITH 35 MILLIMETERS SLUSH.“;
- Angaben betreffend die verwendeten Chemikalien für die Flächenenteisung, falls nicht im Luftfahrthandbuch veröffentlicht, z.B.: „RWYS CHEMICALLY TREATED WITH...“ oder z.B.: „RWY 08 SANDED.“

2.8.1.10. 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.

2.8.1.11. Items I) to S) in the Situational Awareness Section are standard phrases.

2.8.1.12. For easier reporting via the SNOWTAM Form Austria, the standardized reporting phrase is already given in the appropriate phrase field to this item at the right-hand side, where the reported details need only be filled in as applicable.

2.8.1.13. All items in the Situational Awareness Section are finished with full stop [.]

2.8.1.14. 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 [.]

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, e.g. L) RWY 17 CHEMICALLY TREATED. P) TWY B POOR. P) TWY E POOR.

2.8.1.15. Item T) is plain-language text for publication of operationally important information in English language, using standard phrases as far as possible.

For technical processing in regard to ATIS systems, it is recommended to use existing phrase-lists for ATIS systems. In particular the following standardized phrases are recommended:

- Information on downgrading or upgrading of the runway condition code (RWYCC); insert phrase “RWY nn UPGRADED.” or “RWY nn DOWNGRADED.”;
- Information on the estimated time of completion of snow removal on the runway, e.g. “FURTHER CLEANING COMPLETED AT hhmmZ.“;
- Information on obscured lighting facilities during cleaning, e.g.: “TWY CLL PARTLY OBSCURED.“;
- Information on significantly varying depth of runway loose contaminant within a runway third, e.g.: “RWY 16 1ST PART DRY SNOW BETWEEN 4 MILLIMETERS AND 7 MILLIMETERS.“;
- Cleared runway width not symmetrical along the centre line, e.g.: “RWY 17C 1ST PART CLEARED LEFT 20 METERS AND RIGHT 15 METERS FROM CENTERLINE.“;
- Information regarding that part of the runway that is not yet cleared and therefore not operational, e.g.: “LAST 300 METERS OF RWY 16 COVERED WITH 35 MILLIMETERS SLUSH.“;
- Information regarding chemicals used for deicing of paved areas, if not published via the aeronautical information publication, chapter Snow Plan, e.g.: “RWYS CHEMICALLY TREATED WITH...“ or e.g.: “RWY 08 SANDED.“

*Anmerkung: Falls Informationen zu Upgrade/Downgrade der Pistenzustandskennzahl (RWYCC) in Feld T angegeben werden, ist diese Information an erster Stelle in Feld T mit der Phrase RWY xx UPGRADED bzw. RWY xx DOWNGRADED anzuführen.*

2.8.1.16. Bei der Verarbeitung der Meldung durch die europäische AIS Datenbank (EAD) wird bei mehrfacher Verwendung der Felder in Abschnitt 2: Lageerfassung die folgende Reihenfolge angewandt:

- alle vorhandenen pistenbezogenen Felder für eine Piste: I), K), L), M), O); gefolgt von
- allen vorhandenen pistenbezogenen Feldern für die zweite Piste: I), K), L), M), O); gefolgt von
- Feld J); danach
- alle vorhandenen Felder für Rollbahnen und Abstellflächen: N), P), R); zuletzt
- Feld T) (Freitext-Einträge), beginnend mit Informationen zu down-/upgrade, falls enthalten.

## 2.9. Ergänzungen zum Schneeplan

2.9.1. Jährlich mindestens 1 Monat vor Beginn der Wintersaison, wird ein AIC Serie A herausgegeben, mit dem die folgenden Ergänzungen zum Schneeplan verlaublich werden:

- Eine Liste der Flugplätze/Heliports, an denen Räumung von Schnee, Matsch, Eis oder Reif während des kommenden Winters vorgesehen ist, entweder in Übereinstimmung mit dem Pisten- und Rollbahnsystem oder, wenn vom Pistensystem abweichend, unter Angabe von Informationen zum Räumplan;
- Eine Einteilung der Flugplätze/Heliports in SNOWTAM Verteilerlisten;
- Informationen zu Abweichungen vom verlaublichen Winterdienstkonzept;
- Eine Beschreibung der verwendeten Ausrüstung für die Schneeräumung;
- Informationen über die Mindestwerte für kritische Schneewälle an jedem Flugplatz/Heliport, ab denen kritische Schneewälle gemeldet werden.

## 3. REF AIP Österreich, AD 1.1, Punkt 5

### 5. Verbreitung von Informationen zum Pistenoberflächenzustand

#### 5.1. Informationsfluss

5.1.1. Der Oberflächenzustand der Pisten und Rollbahnen wird bei Kontamination vom Flugplatzbetreiber unverzüglich als Pistenzustandsbericht an die Flugverkehrsdienste weitergeleitet. Der Pistenzustandsbericht wird über Funk und ATIS übermittelt und wenn erforderlich, als SNOWTAM verbreitet.

5.1.2. Empfängt die zuständige ATS-Stelle besondere Luftfahrzeugbeobachtungen, die beinhalten, dass "die festgestellte Bremswirkung nicht so gut ist wie gemeldet", so ist diese Information von der ATS-Stelle unverzüglich an den Flugplatzbetreiber sowie an die nächsten Luftfahrzeuge weiterzuleiten; solange bis der Flugplatzbetreiber einen neuen Pistenzustandsbericht (Runway Condition Report, RCR) ausgibt.

*Note: If information on upgrading/downgrading of the runway condition code (RWYCC) is reported in item T), the information in item T) shall start with the upgrading/downgrading information, using phrase RWY xx UPGRADED or RWY xx DOWNGRADED.*

2.8.1.16. When processed by the European AIS Database (EAD), repeated items in the Situational Awareness Section will be arranged as follows:

- all runway-specific reported items for one runway: I), K), L), M), O); followed by
- all runway-specific reported items for the second runway: I), K), L), M), O); followed by
- if reported, item J); thereafter
- all reported items for taxiways and aprons: N), P), R); last
- if reported, item T) (Plain-language entries), beginning with downgrade/upgrade information, if available.

## 2.9. Information supplementing the snow plan

2.9.1. An AIC series A will be issued annually, at least one month before the normal onset of winter conditions, to supplement the published snow plan, containing:

- a list of aerodromes/heliports where snow, slush, ice or frost clearance is expected to be performed during the coming winter, either in accordance with the runway and taxiway systems; or, if deviating from the runway system, stating information on the planned snow clearing;
- a division of the aerodromes/heliports into SNOWTAM distribution lists;
- an indication, as necessary, of minor changes to the standing snow plan;
- a descriptive list of clearance equipment;
- a list of what will be considered as the minimum critical snow bank to be reported at each aerodrome/heliport at which reporting will commence.

## 3. REF AIP Austria, AD 1.1, item 5

### 5. Dissemination of Information on Runway Surface Conditions

#### 5.1. Flow of Information

5.1.1. Information concerning surface conditions of runways and taxiways will be immediately forwarded as runway condition report to air traffic services. The runway condition report will be disseminated via RTF and ATIS, and if necessary via SNOWTAM.

5.1.2. When special aircraft observations are received by the relevant ATS-unit stating that "the runway braking action encountered is not as good as reported", such information is meant to be passed, without delay, by the ATS unit to the aerodrome operator, as well as to the next arriving/departing aircraft, until the aerodrome operator issues a new RCR.

5.1.3. Der Flugplatzbetreiber veranlasst daraufhin eine Neubewertung des Pistenzustands und, falls erforderlich, ein Downgrade der Pistenzustandskennzahl (Runway Condition Code, RWYCC) und eine neue Pistenzustandsmeldung.

5.1.4. Luftfahrzeuge im Nahbereich des Flugplatzes bzw. in allen Situationen, die eine Übermittlung des RCR durch ATIS nicht gewährleistet erscheinen lassen, werden per Funk über den neuen RCR informiert.

## 5.2. Übermittlung über Sprechfunk

5.2.1. Um die Frequenzbelastung zu minimieren, werden dazu auf Initiative des ATCOs/FISOs nur folgende Informationen übermittelt:

- a) Für Anflüge die Runway Condition Codes für das jeweilige Pistendrittel;
- b) Für Abflüge die Runway Condition Codes für das jeweilige Pistendrittel und darüber hinaus der Oberflächenzustand (Art der Kontamination).

Die Übermittlung des ganzen Pistenzustandsberichts erfolgt nur auf Anforderung der Flugzeugbesatzung.

5.2.1.1. Beispiel a):

B: **PISTENZUSTAND[SBERICHT] PISTE EINS SECHS CENTER UM EINS VIER EINS FÜNF PISTENZUSTANDSKENNZAHLEN FÜNF FÜNF DREI**

5.2.1.2. Beispiel b):

B: **PISTENZUSTAND[SBERICHT] PISTE EINS SECHS CENTER UM EINS VIER EINS FÜNF PISTENZUSTANDSKENNZAHLEN FÜNF FÜNF DREI DOWNGRADED ERSTES DRITTEL TROCKENER SCHNEE, ZWEITES DRITTEL TROCKENER SCHNEE, DRITTES DRITTEL TROCKENER SCHNEE.**

## 5.3. Übermittlung über ATIS

5.3.1. Über ATIS wird der gesamte Pistenzustandsbericht übermittelt.

5.3.1.1. Beispiel:

Pistenzustandsbericht:

(02241415 16C 5/5/3 25/50/75 03/03/04 DRY SNOW/DRY SNOW/DRY SNOW 35  
02241415 16L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR FROST/FROST/FROST 35  
RWY 16C REDUCED TO 1500. RWY 16C LOOSE SAND. RWY 16C CHEMICALLY TREATED. RWY 16C SNOW BANK LR15 FM CL. RWY 16L REDUCED TO 1500. RWY 16L LOOSE SAND. RWY 16L CHEMICALLY TREATED. RWY 16L SNOW BANK L10 FM CL. RWY 16L SNOW BANK R15 FM CL. RWY 16L DRIFTING SNOW. TWY B SNOW BANK. TWY C POOR. TWY D SNOW BANK. APRON POOR. RWY 16C DOWNGRADED.)

5.1.3. Upon receiving the special AIREP, the aerodrome operator initiates a re-assessment of the runway condition and, if required, downgrading of the Runway Condition Code (RWYCC) and issues a new Runway Condition Report.

5.1.4. Aircraft in the vicinity of aerodromes or in any situation where transmission of an RCR by ATIS is not warranted shall be informed of a new RCR by radio communication.

## 5.2. Transmission via radiotelephony

5.2.1. In order to minimise frequency impact, only the following information is transmitted at the initiative of the ATCO/FISO:

- a) Arrivals are provided with the Runway Condition Codes for the relevant runway thirds.
- b) Departures are provided with the Runway Condition Codes for the relevant runway thirds and the type of contamination.

Transmission of the complete RCR will only be made on request of the flight crew.

5.2.1.1. Example a)

G: **RUNWAY CONDITION REPORT RUNWAY ONE SIX CENTRE AT ONE FOUR ONE FIVE RUNWAY CONDITION CODES FIVE FIVE THREE**

5.2.1.2. Example b)

G: **RUNWAY CONDITION REPORT RUNWAY ONE SIX CENTRE AT ONE FOUR ONE FIVE RUNWAY CONDITION CODES FIVE FIVE THREE DOWNGRADED FIRST PART DRY SNOW, SECOND PART DRY SNOW, THIRD PART DRY SNOW.**

## 5.3. Transmission via ATIS

5.3.1. Via ATIS, the complete Runway Condition Report is transmitted.

5.3.1.1. Example

Runway condition report:

(02241415 16C 5/5/3 25/50/75 03/03/04 DRY SNOW/DRY SNOW/DRY SNOW 35  
02241415 16L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR FROST/FROST/FROST 35  
RWY 16C REDUCED TO 1500. RWY 16C LOOSE SAND. RWY 16C CHEMICALLY TREATED. RWY 16C SNOW BANK LR15 FM CL. RWY 16L REDUCED TO 1500. RWY 16L LOOSE SAND. RWY 16L CHEMICALLY TREATED. RWY 16L SNOW BANK L10 FM CL. RWY 16L SNOW BANK R15 FM CL. RWY 16L DRIFTING SNOW. TWY B SNOW BANK. TWY C POOR. TWY D SNOW BANK. APRON POOR. RWY 16C DOWNGRADED.)



Am ATIS übermittelte Meldung:

**B: RUNWAY CONDITION REPORT RUNWAY ONE SIX CENTER AT ONE FOUR ONE FIVE: RUNWAY CONDITION CODES FIVE FIVE THREE DOWNGRADED. FIRST PART TWO FIVE PERCENT THREE MILLIMETERS DRY SNOW. SECOND PART FIVE ZERO PERCENT THREE MILLIMETERS DRY SNOW. THIRD PART SEVEN FIVE PERCENT FOUR MILLIMETERS DRY SNOW. RUNWAY WIDTH THREE FIVE METERS  
RUNWAY CONDITION REPORT RUNWAY ONE SIX LEFT AT ONE FOUR ONE FIVE: RUNWAY CONDITION CODES FIVE FIVE FIVE. FIRST PART ONE HUNDRED PERCENT FROST. SECOND PART ONE HUNDRED PERCENT FROST. THIRD PART ONE HUNDRED PERCENT FROST. RUNWAY WIDTH THREE FIVE METERS.**

**RUNWAY ONE SIX CENTER REDUCED TO ONE THOUSAND FIVE HUNDRED. CHEMICALLY TREATED. SNOW BANK BOTH SIDES ONE FIVE METERS FROM CENTERLINE.  
RWY ONE SIX LEFT REDUCED TO ONE THOUSAND FIVE HUNDRED. LOOSE SAND. CHEMICALLY TREATED. SNOW BANK ONE ZERO METERS LEFT OF CENTERLINE. SNOW BANK ONE FIVE METERS RIGHT OF CENTERLINE. DRIFTING SNOW. TAXIWAY BRAVO SNOW BANK. TAXIWAY CHARLIE POOR. TAXIWAY DELTA SNOW BANK. APRON SOUTH POOR.**

*Anmerkung (1): ATIS-Meldungen sind immer nur in englischer Sprache verfügbar.*

*Anmerkung (2): Auf die korrekte Darstellung der Aussprache im Sprechfunk (TRI, NEINER) wurde der besseren Lesbarkeit halber verzichtet.*

5.3.2. Die Pistenzustandsinformationen in der ATIS Meldung umfassen sowohl Abschnitt 1: Leistungsberechnung des Flugzeuges als auch Abschnitt 2: Lageerfassung aus dem Pistenzustandsbericht.

5.3.3. In der ATIS Meldung werden erst die Pistenzustandskennzahlen (RWYCCs) für die gesamte Piste, einschließlich einer Anmerkung, wenn die RWYCCs upgraded oder downgraded wurden, übermittelt, gefolgt von Angaben zu Bedeckungsgrad, Tiefe und Art der Kontamination für jedes Pistendrittel.

5.3.4. Die in der ATIS Meldung enthaltenen Pistenzustandsinformationen beziehen sich auf erstes, zweites und drittes Drittel der Piste. Als „erstes Drittel“ wird in ATIS immer das erste Drittel der Piste in Lande- oder Startrichtung bezeichnet.

5.3.5. Die in der ATIS Meldung enthaltenen Pistenzustandsinformationen sind immer auf die in Betrieb befindliche Piste und Pistenrichtung bezogen.

5.3.6. Der Inhalt der Pistenzustandsinformationen in der ATIS Meldung wird aktualisiert, sobald eine signifikante Änderung eintritt, d.h., sobald ein neuer Pistenzustandsbericht/ein neues SNOWTAM verlautbart wird.

Transmission via ATIS:

**G: RUNWAY CONDITION REPORT RUNWAY ONE SIX CENTER AT ONE FOUR ONE FIVE: RUNWAY CONDITION CODES FIVE FIVE THREE DOWNGRADED. FIRST PART TWO FIVE PERCENT THREE MILLIMETERS DRY SNOW. SECOND PART FIVE ZERO PERCENT THREE MILLIMETERS DRY SNOW. THIRD PART SEVEN FIVE PERCENT FOUR MILLIMETERS DRY SNOW. RUNWAY WIDTH THREE FIVE METERS  
RUNWAY CONDITION REPORT RUNWAY ONE SIX LEFT AT ONE FOUR ONE FIVE: RUNWAY CONDITION CODES FIVE FIVE FIVE. FIRST PART ONE HUNDRED PERCENT FROST. SECOND PART ONE HUNDRED PERCENT FROST. THIRD PART ONE HUNDRED PERCENT FROST. RUNWAY WIDTH THREE FIVE METERS.**

**RUNWAY ONE SIX CENTER REDUCED TO ONE THOUSAND FIVE HUNDRED. CHEMICALLY TREATED. SNOW BANK BOTH SIDES ONE FIVE METERS FROM CENTERLINE.  
RWY ONE SIX LEFT REDUCED TO ONE THOUSAND FIVE HUNDRED. LOOSE SAND. CHEMICALLY TREATED. SNOW BANK ONE ZERO METERS LEFT OF CENTERLINE. SNOW BANK ONE FIVE METERS RIGHT OF CENTERLINE. DRIFTING SNOW. TAXIWAY BRAVO SNOW BANK. TAXIWAY CHARLIE POOR. TAXIWAY DELTA SNOW BANK. APRON SOUTH POOR.**

*Remark (1): ATIS-messages are available in english language only.*

*Remark (2): The correct pronunciation of letters and digits (TREE, NINER) is not given attention for better readability.*

5.3.2. The RCR information in ATIS include both the aeroplane performance calculation section and the situational awareness section of the Runway condition report.

5.3.3. In the ATIS message, the RWYCC for the full runway, including a reference if the RWYCC are upgraded or downgraded, will be transmitted, followed by contaminant coverage, depth, and type of contaminant per runway third.

5.3.4. The RCR information in the ATIS message refers to first, second and third parts of the runway. The first part always means the first third of the runway in the direction of landing or take-off.

5.3.5. The RCR information included in the ATIS message reflects the runway in use.

5.3.6. The RCR content of the ATIS message will be updated when a significant change occurs, i.e. a new RCR/SNOWTAM is published.

5.3.7. Als Ende einer Kontaminationsperiode wird über ATIS ein Pistenzustandsbericht ausgestrahlt, der die Piste „trocken“ meldet, da auch die Wiederherstellung der normalen Betriebsbedingungen eine betrieblich relevante Information darstellt.

5.3.7. After a period of contamination a dry runway will be announced by ATIS, since the restoration of normal conditions also constitutes an operationally relevant information.

#### 5.4. Angabe der Pistenrichtung

#### 5.4. Indication of Runway Direction

5.4.1. Bei der Übermittlung von Pistenzustandsberichten an Luftfahrzeuge wird immer die Richtung der Betriebspiste angegeben. Wird auf erstes, zweites und drittes Pistendrittel Bezug genommen, bezeichnet „erstes Drittel“ immer das erste Drittel der gesamten Pistenlänge in Lande- oder Startrichtung.

5.4.1. In RCR transmissions to aircraft always the runway in use is reflected. When referring to first, second and third parts of the runway, the first part always means the first third of the whole runway length in the direction of landing or take-off.

#### 5.5. Meldung von Pistenzuständen durch den Luftfahrzeugführer

#### 5.5. Reporting of Runway Condition by the Pilot

Sofern der Pistenzustand nicht so gut ist wie der gemeldete Zustand, ist dies vom Luftfahrzeugführer als special AIREP an ATS zu melden.

If the runway condition is not as good as reported, the pilots shall transmit this to ATS as a special AIREP.

#### 5.6. SNOWTAM im Briefing

#### 5.6. SNOWTAM in Briefing

5.6.1. Entschlüsselung einer SNOWTAM-Meldung (deutsch):

GG LOSNOWWW 190725 LOWWYDYX Meldungsvorsatz: Priority, Adressierung, Tag/Zeit-Gruppe der Meldung, Originator

SWLO0123 LOWW 01190720 Meldungsvorsatz Kurzform

(SNOWTAM 0123 Seriennummer)

A) Ortskennung	B) Datum-Zeit-Gruppe	C) Pistenkennung	D) RWYCC	E) % Kontamination	F) mittl. Schichtdicke	G) Zustandsbeschreibung	H) Geräumte Pistenbreite auf RWY 16
LOWW	01190720	11	5/5/5	100/100/100	NR/NR/NR	WET/WET/WET	
LOWW	01190720	16	5/4/3	100/50/75	NR/06/06	WET/SLUSH/SLUSH	35

DRIFTING SNOW. RWY 11 LOOSE SAND. RWY 11 CHEMICALLY TREATED. RWY 16 CHEMICALLY TREATED.)

Abschnitt 2 - Lageerfassung – J), K), L) RWY 11, L) RWY 16

5.6.1. Decoding of a SNOWTAM-Message (english):

GG LOSNOWWW 190725 LOWWYDYX COM heading: Priority, Addresses, Date and Time of Filing, Originator

SWLO0123 LOWW 01190720 Abbreviated heading

(SNOWTAM 0123 Serial number)

A) Location Indicator	B) Date/Time	C) RWY Designator	D) RWYCC	E) % Contamination	F) Mean Depth	G) Condition Description	H) Cleared RWY width
LOWW	01190720	11	5/5/5	100/100/100	NR/NR/NR	WET/WET/WET	
LOWW	01190720	16	5/4/3	100/50/75	NR/06/06	WET/SLUSH/SLUSH	35

DRIFTING SNOW. RWY 11 LOOSE SAND. RWY 11 CHEMICALLY TREATED. RWY 16 CHEMICALLY TREATED.)

Situational awareness section – J), K), L) RWY 11, L) RWY 16

**5.7. Verwendetes Reibungsmessgerät und Reibungswerte, unterhalb derer die Piste als ‚glatt und nass‘ (slippery when wet) erklärt wird.**

gemäß Annex 14, Anhang A, Kapitel 7

**5.7. Friction measuring device used and friction level below which the runway is declared slippery when it is wet.**

according Annex 14, Attachment A, chapter 7

**4. REF AIP Österreich, AD 1.4**

**AD 1.4 GRUPPIERUNG VON FLUGPLÄTZEN / HUBSCHRAUBERLANDEPLÄTZEN**

**1. Zivile / Militärische Flugplätze**

1.1. §60 LFG: Militärflugplätze sind Flugplätze, deren Leitung in den Wirkungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung fällt. Alle übrigen Flugplätze sind Zivilflugplätze.

**2. Öffentliche / private Flugplätze**

2.1. Öffentlicher Flugplatz ist ein Zivilflugplatz, für den Betriebspflicht besteht und der von allen Teilnehmern am Luftverkehr unter den gleichen Bedingungen benützt werden kann.

2.2. Alle übrigen Zivilflugplätze sind Privatflugplätze.

2.3. Öffentliche Flugplätze sind: die Flughäfen Graz (LOWG), Innsbruck (LOWI), Klagenfurt (LOWK), Linz (LOWL), Salzburg (LOWS), Wien-Schwechat (LOWW), sowie die Flugfelder Vöslau (LOAV), Wels (LOLW) und Zell am See (LOWZ).

**3. Flughäfen / Flugfelder**

3.1. Ein Flughafen ist ein öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt (Primary).

3.2. Flugfeld ist ein Zivilflugplatz, der nicht Flughafen ist. Für private Flugfelder besteht keine Betriebspflicht, die Betriebszeiten sind daher nicht gewährleistet (siehe AD 1.1, Punkt 1.2. „Benützungsbedingungen“) (Secondary/Other).

**4. Zertifizierte Flugplätze**

4.1. Zertifizierte Flugplätze sind Flugplätze, die im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit nach Artikel 2 (1)e) liegen.

4.1.1. Zertifizierte Flugplätze sind Flugplätze, die

- i) nicht vom Militär kontrolliert und betrieben werden;
- ii) der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen;
- iii) für den gewerblichen Luftverkehr genutzt werden und
- iv) über eine befestigte Instrumentenlandebahn von mindestens 800 m verfügen oder ausschließlich für Hubschrauber unter Verwendung von Instrumentenanflug- oder -abflugverfahren bestimmt sind.

**4. REF AIP Austria, AD 1.4**

**AD 1.4 GROUPING OF AERODROMES / HELIPORTS**

**1. Civil / Military Aerodromes**

1.1. §60 Austrian Aviation Act: Military aerodromes are aerodromes in the responsibility of the federal minister for defence. All other aerodromes are civil aerodromes.

**2. Public / Private Aerodromes**

2.1. A public aerodrome is a civil aerodrome which is under obligation to operate and which may be used under equal conditions by all aviation participants.

2.2. All other civil aerodromes are private aerodromes.

2.3. Public aerodromes are: the Austrian airports Graz (LOWG), Innsbruck (LOWI), Klagenfurt (LOWK), Linz (LOWL), Salzburg (LOWS), Wien-Schwechat (LOWW), and the airfields Vöslau (LOAV), Wels (LOLW) und Zell am See (LOWZ).

**3. Airports / Airfields**

3.1. An airport is a public aerodrome which is intended for the use by international air transport and which is equipped with the necessary facilities (Primary).

3.2. An airfield is a civil aerodrome other than an airport. For private airfields there is no obligation to operate, the operational hours not being guaranteed therefore (see AD 1.1, item 1.2. „Conditions of use“) (Secondary/Other).

**4. Certified Aerodromes**

4.1. Certified aerodromes are aerodromes in the scope of EU-Regulation 2018/1139 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency as defined in Article 2 1)e).

4.1.1. Certified aerodromes are aerodromes, that:

- i) are not controlled and operated by the military;
- ii) are open to public use;
- iii) serve commercial air transport; and
- iv) have a paved instrument runway of 800 metres or more, or exclusively serve helicopters using instrument approach or departure procedures.

4.1.2. Ein Flugplatz kann von der Zertifizierung nach VO (EU) 2018/1139 ausgenommen werden, wenn an diesem Flugplatz jährlich höchstens 10 000 Fluggäste im gewerblichen Luftverkehr und jährlich höchstens 850 Bewegungen im Zusammenhang mit dem Frachtbetrieb abgefertigt werden.

4.1.3. Eine Liste der zertifizierten Flugplätze in Österreich ist im Luftfahrthandbuch Österreich, AD 1.5 verlautbart.

### **5. Hubschrauberlandeplätze (AD 3)**

5.1. Hubschrauberlandeplätze (Heliports) sind Zivilflugplätze, die ausschließlich für den Betrieb mit Hubschraubern zugelassen sind.

5.1.1. Hubschrauberlandeplätze sind in AIP AD 3 verlautbart.

5.1.2. Alle österreichischen Hubschrauberlandeplätze sind private Flugfelder im Sinne des LFG.

5.2. Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen

5.2.1. Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen (§80b LFG) sind Hubschrauberlandeflächen bei Krankenhäusern, die ausschließlich für Ambulanz- und/oder Rettungseinsätze verwendet werden.

5.2.2. Regelungen betreffend Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen sind in der Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz-Verordnung, St.F. BGBl. II Nr. 82/2017, enthalten.

4.1.2. An aerodrome may be exempted from the certification according to Regulation (EU) 2018/1139, where that aerodrome handles no more than 10 000 commercial air transport passengers per year and no more than 850 movements related to cargo operations per year.

4.1.3. A list of certified aerodromes in Austria is published in the AIP Austria, AD 1.5.

### **5. Heliports (AD 3)**

5.1. Heliports are civil aerodromes that are authorized for helicopter operations only.

5.1.1. Heliports are published in AIP AD 3.

5.1.2. Austrian Heliports are private airfields in terms of the Austrian Aviation Act (LFG).

5.2. Hospital Heliports (Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen)

5.2.1. Hospital Heliports (§80b Austrian Aviation Act) are Heliports at hospitals that are used exclusively for ambulance and/or rescue operations with helicopters.

5.2.2. Regulations regarding Hospital Heliports are laid down in the Austrian Regulation „Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz-Verordnung“, BGBl. II No. 82/2017.