

AD 1.2 RETTUNGS- UND FEUERBEKÄMPFUNGS-EINRICHTUNGEN UND SCHNEEPLAN

1. RETTUNGS- UND FEUERBEKÄMPFUNGS-EINRICHTUNGEN

1.1. Die für die Erteilung der Zivlflugplatzbewilligung zuständige Aufsichtsbehörde schreibt dem Zivlflugplatzhalter die Art und die Anzahl der im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und unter Berücksichtigung des Betriebsumfanges des betreffenden Flugplatzes erforderlichen Geräte und Hilfsmittel sowie des erforderlichen Feuerwehr- und Sanitätspersonals vor.

1.2. Die auf den Flughäfen zur Verfügung stehenden Rettungs- und Feuerbekämpfungseinrichtungen sind beim jeweiligen Flugplatz verlautbart.

1.3. Zivlflugplatzhalter sind verpflichtet, während der Betriebszeit auf ihren Flugplätzen geeignete Rettungs- und Feuerlöschgeräte sowie sonstige Hilfsmittel, wie Sanitätsmaterial, Decken und geeignete Nachrichtennittel, einsatzfähig bereitzuhalten und diese bei Flugnotfällen im Flugplatzrettungsbereich einzusetzen.

1.4. Halter von Flughäfen sind außerdem verpflichtet, eine Flughafenfeuerwehr und eine Sanitätsstelle einzurichten. Diese müssen über entsprechend geschultes Personal und über eine ausreichende Ausrüstung verfügen, wie insbesondere geeignete Feuerlösch- und Rettungsfahrzeuge, Brandschutzanzüge, Tragbahnen, Decken und Sanitätsmaterial.

1.5. Um einen raschen und wirksamen Einsatz bei Flugnotfällen im Flugplatzrettungsbereich sicherzustellen, ist von jedem Flugplatzhalter ein Einsatzplan zu erstellen.

2. ERHEBUNG, BEURTEILUNG UND VERBREITUNG DES OBERFLÄCHENZUSTANDES VON PISTEN UND WINTERDIENSTKONZEPT

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.

AD 1.2 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES AND SNOW PLAN

1. RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1.1. The supervising authority being competent for the issuance of the civil aerodrome licence determines the types and amount of necessary facilities including fire fighting and sanitary personnel with regard to air safety and to the volume of operations at the aerodrome concerned.

1.2. The rescue and fire fighting facilities available at the airports are listed under the aerodrome concerned.

1.3. During the aerodrome operational hours the operators of civil aerodromes are obliged to keep in readiness suitable rescue and fire fighting and other equipment such as medical supplies, blankets and communication sets and to make them available for use in the case of emergency within the aerodrome rescue area.

1.4. Furthermore operators of airports have to maintain an aerodrome fire brigade and a medical station. These have to be manned with sufficiently trained personnel and equipped with suitable facilities such as fire fighting vehicles and motor ambulances, protective clothing, stretchers, blankets and medical supplies.

1.5. To ensure immediate and efficient rescue operations in case of emergency within the aerodrome rescue area the aerodrome operator has to establish emergency instructions.

2. RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

2.1. Organisation of the Runway Surface Condition Reporting and Winter Service

2.1.1. Organisation 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. 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.

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.

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 Flugplatzhalter 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.

2.1.2. 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 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. 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.

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 item 2.3.3. below) shall be 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 | | | | |
| SCHNEEMATSCH | | | | | |
| 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 |
| SCHNEEMATSCH | > 3mm | 1 | ← | Bremswirkung ist signifikant eingeschränkt bezogen auf die eingesetzte Kraft auf den Reifenbremsen ODER Richtungssteuerung ist signifikant eingeschränkt | POOR / SCHLECHT |
| EIS | - | | | | |
| NASSES EIS | - | | | | |
| WASSER AUF KOMPRIMIERTEM SCHNEE | - | 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 |
| TROCKENER SCHNEE AUF EIS | - | 0 | ← | | |
| 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 | | | | | |
| 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 verlaubar (siehe folgende Tabelle):

| Bedeckungsgrad | zu verlaubaren 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 verlaubar.

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 ⁽¹⁾
- 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 ⁽²⁾
- CHEMISCH BEHANDELT ⁽³⁾
- LOSER SAND ⁽³⁾

⁽¹⁾ 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 verlaubar.

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 ⁽¹⁾
- 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 ⁽²⁾
- CHEMICALLY TREATED ⁽³⁾
- LOOSE SAND ⁽³⁾

⁽¹⁾ '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.

(2) 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.**

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

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 verlaubar, 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) **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) 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. Angewendete Verfahren zur Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft von Bewegungsflächen

2.4.1. Methoden der Räumung

2.4.1.1. Die Schneerräumung wird wie in AD 1.2 und LOxx AD 2.7 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 LOxx AD 2.7 verlautbart. Der Einsatz der Geräte ist vom Umfang und von der Art der Kontamination abhängig.

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

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

2.4.1.4. Details zu den für die Flächenenteisung verwendeten Chemikalien werden im Kapitel AD 2 unter LOxx AD 2.7 bzw. im jährlich ausgegebenen AIC "Ergänzungen zum Schneeplan" verlautbart. Bei kurzfristigen Änderungen werden die verwendeten Chemikalien im Feld T) (Freitext) der Pistenzustandsmeldung unter Verwendung der folgenden Abkürzungen verlautbart:

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

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 AD 1.2 and LOxx AD 2.7. Seasonal changes and details will be published via the annual AIC "Ergänzungen zum Schneeplan" ("Supplement to Snow Plan").

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

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-Schwechat:
 - 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 chapter AD 2, LOxx AD 2.7, or via the annual AIC "Supplement to 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 Runway Condition Report. 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. 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.

2.4.2.5. Flugplätze, die den Oberflächenzustand der Bewegungsflächen mittels Pistenzustandsmeldungen verlaublichen, publizieren die kritische Mindesthöhe von Schneewällen, d.h., die Höhe, ab welcher Schneewälle verlaublich werden, im jährlichen herausgegebenen AIC "Ergänzung 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.

2.4.2. 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.

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. Aerodromes reporting the surface conditions of the movement areas via Runway Condition Reports publish the minimum critical snow bank height, i.e., the height when reporting of snow banks will begin, via the annual AIC "Ergänzungen zum Schneeplan" (Supplement to 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. 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.

Anmerkung (1): Durch die Definition des Meldungs-Endes in Punkt 2.5.1.3. 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 auftröcknet.

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.

2.5.1.2.1. 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.

Remark (1): The definition in item 2.5.1.3. 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.

Remark (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. 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 SOWTAM 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, oder
- mittels Fax des ausgefüllten SNOWTAM Formblatts Österreich Edition 2021 an 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 oder Tel. 05 1703 2051).

Das SNOWTAM Formblatt Österreich kann auch auf 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).

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 Punkt 2.7.1.).

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, or
- via FAX of the completed SNOWTAM Form Austria Edition 2021 to: 05 1703 2056.

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 or phone: 05 1703 2051).

The SNOWTAM Form Austria can also be downloaded from the Austro Control Homepage 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).

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 item 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.

2.7.1.5. Betriebseinschränkungen durch Schneewälle werden mittels NOTAM verlautbart.

2.7.2. Verbreitung des Pistenzustands

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.

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.

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

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

2.7.2. Distribution of Runway Condition Information

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).

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).

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.

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.

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.

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).

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 the runway condition report through the ATS units (ATS, RTF) **only** is required.

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 in 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, this information will be published in LOxx AD 2.7.

2.7.3. ATIS

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.

2.7.3.1. 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. Aufbau und Beschreibung der SNOWTAM Meldung

2.8. Syntax and Description of the SNOWTAM Message

2.8.1. Allgemeines zur SNOWTAM-Meldung

2.8.1. General specifications

2.8.1.1. ‚SNOWTAM‘ bezeichnet eine besondere NOTAM Serie, mit der unter Verwendung eines Standardformats der Oberflächenzustand in Bezug auf das Vorhandensein oder das Nichtmehrvorhandensein gefährlicher Zustände gemeldet wird, die auf Schnee, Eis, Schneematsch, Reif, stehendes Wasser oder Wasser in Verbindung mit Schnee, Schneematsch, Eis oder Reif auf der Bewegungsfläche zurückzuführen sind.

2.8.1.1. ‚SNOWTAM‘ means a special series NOTAM given in a standard format, which provides 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.

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

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

2.8.1.3. Meldungsaufbau:

Verkürzter Meldungsvorsatz [Zeilenumbruch <≡]
[Offene Klammer (] SNOWTAM [Leerzeichen] 4-
stellige Seriennummer [Zeilenumbruch <≡]
Abschnitt 1: Leistungsberechnung des Flugzeuges
[Zeilenumbruch <≡]
Abschnitt 2: Lageerfassung [Zeilenumbruch <≡]
[geschlossene Klammer]]

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

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

2.8.1.6. Ein SNOWTAM ersetzt das vorhergehende SNOWTAM.

2.8.1.7. 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.

2.8.1.8. Pflichtfelder sind:

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

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

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

2.8.1.10. 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.

2.8.1.11. 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.

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

2.8.1.13. 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.

2.8.1.3. 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]]

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

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

2.8.1.6. A SNOWTAM cancels the previous SNOWTAM.

2.8.1.7. 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.

2.8.1.8. 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.

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

- E) Per Cent Coverage for each runway third (reported only for 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).

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

2.8.1.11. 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.

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

2.8.1.13. 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.

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

2.8.1.15. 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.

2.8.1.16. 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 3RD DRY SNOW MEAN DEPTH BETWEEN 4 MILLIMETERS AND 7 MILLIMETERS.";
- Angaben betreffend versetzte Räumung der Piste entlang der Pistenmittellinie, z.B.: "RWY 17C 1ST 3RD 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."

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.

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

2.8.1.15. 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.

2.8.1.16. 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 3RD DRY SNOW MEAN DEPTH BETWEEN 4 MILLIMETERS AND 7 MILLIMETERS.";
- Cleared runway width not symmetrical along the centre line, e.g.: "RWY 17C 1ST 3RD 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."

Remark: 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.

2.8.1.17. 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 verlautbart 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 verlautbarten 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.

2.8.1.17. 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.