



02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, fax: +48-22-574-5619
AFS: EPWWYOYX, e-mail: ais.poland@pansa.pl
NOTAM Office: +48-22-574-7174, fax: +48-22-574-7179
AFS: EPWWYNYX, e-mail: nof@pansa.pl
<http://www.ais.pansa.pl>

AIC 02/21

Obowiązuje od / Effective from

12 AUG 2021

WDROŻENIE (GLOBAL REPORTING FORMAT - GRF) NOWEGO SPOSOBU OCENY WARUNKÓW NA DRODZE STARTOWEJ ORAZ NOWEGO FORMATU SNOWTAM

1. WPROWADZENIE

Data wejścia w życie w Polsce 12 sierpnia 2021, zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym (UE) 2020/1177 (ogólnosiawotowe wejście w życie 04 listopada 2021).

Nowa metodologia ICAO do oceny i raportowania warunków panujących na nawierzchni drogi startowej, ogólnie znana jako globalny format raportowania (Global Reporting Format - GRF), umożliwi jednolity sposób oceny oraz raportowania warunków panujących na nawierzchni drogi startowej i jednocześnie usprawnia możliwość oceny przez załogi samolotów osiągnięć do startu i lądowania.

2. PODSTAWY PRAWNE

GRF zostaje wprowadzony przez następujące regulacje prawne ICAO:

- Zmiana 13-B do Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – Lotniska, - Tom I – Projektowanie i eksploatacja lotnisk;
- Załącznik 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej;
- Załącznik 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Część I - Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy – samoloty oraz Część II - Międzynarodowe lotnictwo ogólne – samoloty;
- Załącznik 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Zdatość do lotu statków powietrznych;
- Załącznik 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – Służby Informacji Lotniczej;
- Procedury Służb Żegluga Powietrznej (PANS): Doc 9981, Doc 10066, Doc 4444;
- Okólnik ICAO 355 - Ocena, pomiar i raportowanie warunków na nawierzchni drogi startowej;
- Doc 10064 Aeroplane Performance Manual.

W oparciu o powyższe regulacje ICAO, EASA wprowadziła zmiany do obowiązujących wymagań:

- Rozporządzenie (EU) nr 139/2014 (Rozporządzenie delegowane Komisji (EU) 2020/2148);
- Rozporządzenie (EU) nr 2017/373 (Rozporządzenie wykonawcze Komisji (EU) 2020/469, Rozporządzenie wykonawcze Komisji (EU) 2020/1177);
- Rozporządzenie (EU) nr 965/2012 (Rozporządzenie wykonawcze Komisji (EU) 2019/1387, Rozporządzenie wykonawcze Komisji (EU) 2020/1176);
- Rozporządzenie (EU) nr 923/2012 (Rozporządzenie wykonawcze Komisji (EU) 2020/469, Rozporządzenie wykonawcze Komisji (EU) 2020/1177);

3. OPIS PROCEDUR

GRF wprowadza następujące nowe określenia i procedury:

a) Nowe określenia:

IMPLEMENTATION OF THE GLOBAL REPORTING FORMAT (GRF) FOR RUNWAY SURFACE CONDITIONS AND NEW SNOWTAM FORMAT

INTRODUCTION

Implementation date in Poland 12 August 2021, according to Commission Implementing Regulation (EU) 2020/1177 Worldwide implementation 04 November 2021.

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

REGULATORY FRAMEWORK

GRF is described through following ICAO regulatory framework:

- Amendment 13-B to Annex 14 — Aerodromes, - Volume I — Aerodrome Design and Operations;
- Annex 3 — Meteorological Service for International Air Navigation;
- Annex 6 — Operation of Aircraft, Part I — International Commercial Air Transport — Aeroplanes and Part II — International General Aviation — Aeroplanes;
- Annex 8 — Airworthiness of Aircraft;
- Annex 15 — Aeronautical Information Services;
- Procedures for Navigation Services (PANS): Doc 9981, Doc 10066, Doc 4444;
- ICAO circular 355 - general GRF conceptual description;
- Doc 10064 Aeroplane Performance Manual.

Based on the above listed ICAO regulations, EASA has developed amendments to existing requirements:

- Commission Regulation (EU) No 139/2014 (Commission delegated regulation (EU) 2020/2148);
- Commission Regulation (EU) No 2017/373 (Commission Implementing Regulation (EU) 2020/469, Commission Implementing Regulation (EU) 2020/1177);
- Commission Regulation (EU) No 965/2012 (Commission Implementing Regulation (EU) 2019/1387, Commission Implementing Regulation (EU) 2020/1176);
- Commission Regulation (EU) No 923/2012 (Commission Implementing Regulation (EU) 2020/469, Commission Implementing Regulation (EU) 2020/1177).

DESCRIPTION OF PROCEDURES

GRF implements the following new terms and procedures:

New terms:

- RCR - Raport o warunkach na drodze startowej;
- RCAM - Matryca określająca warunki na drodze startowej;
- RWYCC - Kod określający warunki na drodze startowej;
- ŚLISKO MOKRO - nowy rodzaj warunków na drodze startowej;
- DROGA STARTOWA SPECJALNIE PRZYGOTOWANA DO WARUNKÓW ZIMOWYCH - nowy rodzaj warunków na drodze startowej.

- RCR - Runway Condition Report;
- RCAM - Runway Condition Assessment Matrix;
- RWYCC - Runway Condition Code;
- SLIPPERY WET - new description of runway conditions;
- SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY - new description of runway conditions.

b) Raport o warunkach na drodze startowej (RCR).

Zarządzający lotniskiem powinien ocenić warunki panujące na każdej jednej trzeciej drogi startowej i sporządzić Raport o warunkach na drodze startowej (RCR). Raport zawiera:

- Kod określający warunki na drodze startowej RWYCC pochodzący z Matrycy określającej warunki na drodze startowej (RCAM) oraz powiązanych z nią procedur obniżenia lub podwyższenia oceny;
- Warunki na nawierzchni drogi startowej;
- Rodzaj zanieczyszczenia;
- Głębokość zanieczyszczenia;
- Pokrycie dla każdej jednej trzeciej drogi startowej, począwszy od progu o niższym numerze;
- inne istotne informacje.

RCR powinien być sporządzony gdy wystąpi istotna zmiana warunków na drodze startowej spowodowana wodą, śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub szronem (RCR powinien odzwierciedlać istotne zmiany do czasu oczyszczenia drogi startowej). Za znaczące zmiany uważa się:

- wszelkie zmiany kodu określającego warunki na drodze startowej RWYCC;
- wszelkie zmiany rodzaju i głębokości zanieczyszczenia lub zgłoszonej rozległości pokrycia; oraz
- wszelkie inne istotne informacje (np. raport pilota dotyczący hamowania na drodze startowej AIREP).

Runway Condition Report (RCR).

Aerodrome operator shall assess the condition for each third of the runway and create Runway Condition Report (RCR). The report contains:

- RWYCC Runway Condition Code derived from the Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) and associated procedures for downgrading and upgrading;
- Runway surface condition;
- Type of contaminant;
- Depth of contaminant;
- Coverage for each third of the runway, in order from lower runway designator number;
- other relevant information.

The RCR shall be established when a significant change in runway surface condition occurs due to water, snow, slush, ice or frost (and should continue to reflect significant changes until the runway is no longer contaminated). Significant changes are considered as:

- any change in the runway condition code RWYCC;
- any change in type and depth of contaminant or in reportable contaminant coverage; and
- any other significant information (e.g. a pilot report of runway braking action AIREP).

Runway Condition Assessment Matrix RCAM Matryca określająca warunki na drodze startowej			
Assessment Ocena		Downgrade assessment criteria. Kryteria oceny obniżenia poziomu.	
RWYCC	Runway surface description. Opis nawierzchni drogi startowej.	Aeroplane deceleration or directional control observation. Zmniejszanie prędkości samolotu (hamowanie) lub ocena kontroli utrzymania kierunku.	Special air-report of runway braking action. Raport pilota z hamowania na drodze startowej.
6	DRY / SUCHO	-	-
5	— FROST / SZRON — WET / MOKRO (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth). / (Nawierzchnia drogi startowej pokryta jest widocznym zawilgoceniem lub wodą do 3 mm głębokości włącznie). Up to and including 3 mm depth: Głębokość do 3 mm włącznie: — SLUSH / TOPNIEJĄCY ŚNIEG — DRY SNOW / SUCHY ŚNIEG — WET SNOW / MOKRY ŚNIEG	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort AND directional control is normal. Hamowanie w stosunku do zastosowanej siły hamowania koła jest normalne ORAZ kontrola utrzymania kierunku jest normalna.	GOOD / DOBRE
4	— SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY / DROGA STARTOWA SPECJALNIE PRZYGOTOWANA DO WARUNKÓW ZIMOWYCH - 15°C and lower outside temperature / temperatura zewnętrzna -15°C lub niższa — COMPACTED SNOW / UBITY ŚNIEG	Braking deceleration OR directional control is between good and medium. Hamowanie (zmniejszanie prędkości) LUB kontrola utrzymania kierunku jest pomiędzy dobrym a średnim.	GOOD TO MEDIUM / DOBRE - ŚREDNIE
3	— SLIPPERY WET / ŚLISKO MOKRO - 15°C and higher outside temperature. / Temperatura zewnętrzna -15°C lub wyższa. — COMPACTED SNOW / UBITY ŚNIEG	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced. Hamowanie (zmniejszanie prędkości) w stosunku do zastosowanej siły hamowania koła LUB kontrola utrzymania kierunku są zauważalnie zmniejszone.	MEDIUM / ŚREDNIE

2	More than 3 mm: Powyżej 3 mm: — STANDING WATER / STOJĄCA WODA — SLUSH / TOPNIEJĄCY ŚNIEG	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced. Hamowanie (zmniejszanie prędkości) w stosunku do zastosowanej siły hamowania koła LUB kontrola utrzymania kierunku są zauważalnie zmniejszone.	MEDIUM TO POOR / ŚREDNIE - ZŁE
1	— ICE / LÓD	Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced. Hamowanie (zmniejszanie prędkości) w stosunku do zastosowanej siły hamowania koła LUB kontrola utrzymania kierunku są znacząco obniżone.	POOR / ZŁE
0	— WET ICE / MOKRY LÓD — WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW / WODA NA UBITYM ŚNIEGU — DRY SNOW or WET SNOW ON TOP OF ICE / SUCHY ŚNIEG lub MOKRY ŚNIEG NA LODZIE	Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain. Hamowanie (zmniejszanie prędkości) w stosunku do zastosowanej siły hamowania koła jest minimalne albo żadne LUB kontrola utrzymania kierunku jest niepewna.	LESS THAN POOR / PONIŻEJ ZŁEGO
To be used by Aerodrome Operator Do stosowania przez służby operacyjne portu		To be used by Air Crews Do stosowania przez załogę samolotu	
Note 1 — The RCAM is a tool to be used when assessing runway surface conditions. It is not a standalone document and shall be used in compliance with the associated assessment procedures including downgrade and upgrade criteria detailed in ICAO DOC 9981 (PANS-Aerodrome), Part II, Chapter 1. Uwaga 1 – RCAM jest narzędziem, którego należy użyć przy ocenie warunków nawierzchni drogi startowej. To nie jest niezależny dokument i należy go używać w zgodzie z powiązаныmi procedurami zawierającymi kryteria obniżenia lub podwyższenia oceny opisanymi w ICAO DOC 9981 (PANS – Lotniska), Część II, Rozdział 1.			
Note 2 — States that follow EASA Regulations additionally use SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY for runway condition code 4 and the descriptor WET for runway condition code 3 is replaced by SLIPPERY WET. Uwaga 2 – Państwa, które stosują się do przepisów EASA używają dodatkowo określeń DROGA STARTOWA SPECJALNIE PRZYGOTOWANA DO WARUNKÓW ZIMOWYCH dla kodu 4 opisującego warunki na drodze startowej. Określenie MOKRO dla kodu 3 opisującego warunki na drodze startowej zastępuje się określeniem ŚLISKO MOKRO.			

c) Zmiany dla operatorów statków powietrznych
 Współczynnik szepności zostaje zastąpiony w nowym formularzu SNOWTAM, kodem określającym warunki na drodze startowej RWYCC. Współczynnik tarcia nie będzie więcej publikowany.
 Ocena warunków na drodze startowej zgodnie z przepisami GRF, będzie stosowana przez operatorów statków powietrznych do kalkulacji osiągnięć do operacji lądowania lub startu.
 Jeśli warunki na drodze startowej nie będą zgodne ze zgłoszonymi, operator statku powietrznego przekaże tak szybko jak to będzie operacyjnie możliwe, raport dotyczący hamowania (AIREP), lokalnemu organowi ATS.
 Od 12 sierpnia 2021, stan drogi startowej **nie będzie dostępny** w depeszach METAR (MOTNE).

4. ROZPOWSZECHNIANIE INFORMACJI

4.1 Przez AIM/AIS + ATS/ATC
 Gdy droga startowa jest całkowicie lub częściowo pokryta przez wodę, śnieg, topniejący śnieg, lód lub szron, lub gdy jest mokra w związku z prowadzeniem zabiegów usuwających śnieg, topniejący śnieg, lód lub szron.
 AIM Polska (Międzynarodowe Biuro NOTAM) będzie rozpowszechniać SNOWTAM w nowym formacie (patrz punkt 5), w oparciu o informacje uzyskane od zarządzających lotniskami.
 ATS/ATC powinno wykorzystać informację otrzymaną w RCR od zarządzającego lotniskiem, do informowania załóg statków powietrznych przy pomocy odpowiednich środków.

4.2 Przez ATS/ATC
 Gdy droga startowa jest mokra, nie związana z obecnością stojącej wody, śniegu, topniejącego śniegu, lodu lub szronu, ATS powinno wykorzystać informację otrzymaną w RCR od zarządzającego lotniskiem, do informowania załóg statków powietrznych przy pomocy odpowiednich środków.

Changes for aircraft operators
 Braking coefficient will be replaced by the RWYCC in the new SNOWTAM format. Braking coefficient will no longer be transmitted.

Runway condition assessed according to GRF regulations will be used by aircraft operators to perform calculations for landing and take-off.

If the runway conditions will be not as good as reported, aircraft operator will transmit as soon as practicable runway braking action (AIREP) to local ATS unit.

With effect from 12 August 2021, Runway State Group will **no longer be available** in METAR (MOTNE).

DISSEMINATION OF INFORMATION

Through AIM/AIS + ATS/ATC
 When the runway is wholly or partly contaminated by standing water, snow, slush, ice or frost, or is wet associated with the clearing or treatment of snow, slush, ice or frost.

AIM Poland (International NOTAM Office) will disseminate SNOWTAM in the new format (see point 5 for details), based on the information received from aerodrome operators.
 ATS/ATC shall use information from RCR received from aerodrome operator, to inform air crews via appropriate means.

Through ATS/ATC
 When the runway is wet, not associated with the presence of standing water, snow, slush, ice or frost, ATS shall use information from RCR received from aerodrome operator, to inform air crews via appropriate means.

Uwaga!

Dodatkowo ATS będzie przyjmować informacje od załóg statków powietrznych poprzez AIREP i przekazywać je do zarządzającego lotniskiem w celu ponownej oceny drogi startowej oraz obniżenia RWYCC jeśli to konieczne.

METEO

Od 12 sierpnia 2021, stan drogi startowej **nie będzie dostępny** w depeşach METAR (MOTNE).

Proces GRF

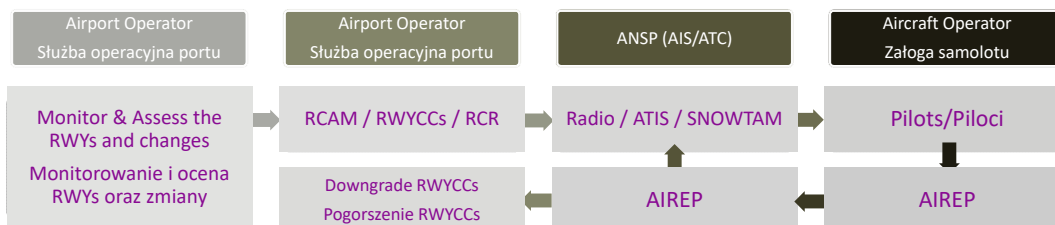
Note!

Additionally ATS will collect information from air crews received through AIREP and forward it to aerodrome operator to reassess the runway and downgrade RWYCC if necessary.

METEO

With effect from 12 August 2021, Runway State Group **will no longer be available** in METAR (MOTNE).

GRF process



5. NOWY FORMAT SNOWTAM

Nowa definicja SNOWTAM (ICAO Aneks 15):

NOTAM oddzielnej serii, zawiadamiający przy użyciu standardowego formularza dla podawania warunków panujących na nawierzchni, o zaistnieniu lub ustaniu istnienia warunków niebezpiecznych w obrębie pola ruchu naziemnego, spowodowanych przez śnieg, lód, topniejący śnieg, szron, stojącą wodę lub wodę związaną ze śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem, szronem.

5.1 PRZEPISY OGÓLNE DOTYCZĄCE SNOWTAM

- a) Nowa definicja SNOWTAM zawiera obecnie warunki MOKRO jako niebezpieczne w obrębie pola ruchu naziemnego (stojąca woda > 3 mm). To oznacza, że może być konieczna publikacja SNOWTAM poza okresem zimowym.
- b) Maksymalny czas obowiązywania SNOWTAM wynosi 8 godzin. Jeśli po ośmiu godzinach od wydania SNOWTAM dla danego lotniska nie zostanie wydany kolejny, ważność starego SNOWTAM wygasa i przyjmuje się, że nie istnieją istotne warunki na drodze startowej wymagające opublikowania.
- c) Nowy SNOWTAM będzie wydawany za każdym razem po otrzymaniu od zarządzającego lotniskiem nowego raportu o warunkach panujących na drodze startowej (RCR).
- d) Tylko jeden SNOWTAM może obowiązywać w danym czasie. Jeśli wydawany jest SNOWTAM dla lotniska, dla którego nadal obowiązuje inny SNOWTAM, nowy automatycznie zastępuje stary SNOWTAM (nie ma potrzeby podawania w nowym SNOWTAM odniesienia do starego, jak to ma miejsce w przypadku NOTAM).
- e) W SNOWTAM stosuje się jednostki metryczne bez podawania symboli jednostek miary (mm, cm, m, itp.).
- f) W odniesieniu do szablonu SNOWTAM (patrz poniżej), litery wskazujące na pola (od A do T; trzecia kolumna szablonu SNOWTAM) używane są tylko w celach informacyjnych i nie będą umieszczane w depeşach.
- g) Informacje obowiązkowe w SNOWTAM to:
 - 1) WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA;
 - 2) DATA I CZAS OCENY;
 - 3) OZNACZENIE DROGI STARTOWEJ O NIŻSZYM NUMERZE;
 - 4) KOD OKREŚLAJĄCY WARUNKI NA DRODZE STARTOWEJ DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ; oraz
 - 5) OPIS WARUNKÓW DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ (jeśli zgłoszony kod określający warunki na drodze startowej (RWYCC) ma wartość 1–5).

NEW SNOWTAM FORMAT

New Definition of SNOWTAM (ICAO Annex 15):

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

GENERAL PROVISIONS OF SNOWTAM

- a) A new definition of SNOWTAM now includes hazardous condition WET on movement areas (standing water > 3 mm). This means that it may be necessary to publish SNOWTAM also outside winter season.
- b) The maximum validity of a SNOWTAM is 8 hours. When no SNOWTAM is issued after 8 hours of a previous SNOWTAM for an aerodrome, the old SNOWTAM is expired and it is assumed that there is no more significant runway surface condition to be reported.
- c) New SNOWTAM will be issued whenever a new runway condition report (RCR) is received from the aerodrome operator.
- d) Only one SNOWTAM can be valid for aerodrome at a time. When a new SNOWTAM is issued for a specific aerodrome that has another valid SNOWTAM, the new one automatically replaces the older SNOWTAM (there is no need to reference the older SNOWTAM in the new SNOWTAM, as what is made for NOTAM).
- e) Metric units shall be used in SNOWTAM and the unit of measurement (e.g. mm, cm, m, etc.) should not be reported.
- f) With reference to the SNOWTAM template (see below), the letters used to indicate items (A to T; third column of the SNOWTAM template) are only used for reference purpose and will not be included in the messages.
- g) Mandatory information in SNOWTAM is:
 - 1) AERODROME LOCATION INDICATOR;
 - 2) DATE AND TIME OF ASSESSMENT;
 - 3) LOWER RUNWAY DESIGNATOR NUMBER;
 - 4) RUNWAY CONDITION CODE FOR EACH RUNWAY THIRD; and
 - 5) CONDITION DESCRIPTION FOR EACH RUNWAY THIRD (when runway condition code (RWYCC) is reported 1–5).

5.2 FORMULARZ SNOWTAM

SNOWTAM FORMAT

(Nagłówek COM) (COM heading)	(WSKAŹNIK PIERWSZEŃSTWA) (PRIORITY INDICATOR)		(ADRESY ODBIORCÓW) (Addresses)		<<≡		
	(DATA i CZAS WYPEŁNIENIA) (DATE AND TIME OF FILING)		(IDENTYFIKATOR NADAWCY) (ORIGINATOR'S INDICATOR)			<<≡	
(Nagłówek skrócony) (Abbreviated heading)	(SWAA* - NUMER SERYJNY) (SWAA* - SERIAL NUMBER)		(WSKAŹNIK LOKALIZACJI) (LOCATION INDICATOR)	DATA/CZAS OCENY (DATE/TIME OF ASSESSMENT)	(GRUPA NIEOBOWIĄZKOWA) (OPTIONAL GROUP)	<<≡	
	S	W	*	*			
SNOWTAM →		(numer seryjny) (Serial number)		<<≡			
Sekcja istotna dla osiągnięć samolotu (Aeroplane performance calculation section)							
(WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA) (AERODROME LOCATION INDICATOR)					M	A)	<<≡
(DATA/CZAS OCENY (czas UTC zakończenia prac nad oceną)) (DATE/TIME OF ASSESSMENT (Time of completion of assessment in UTC))					M	B)	
(DROGA STARTOWA O NIŻSZYM NUMERZE OZNACZENIA) (LOWER RWY DESIGNATION NUMBER)					M	C)	
KOD OKREŚLAJĄCY WARUNKI NA DRODZE STARTOWEJ (RWYCC) – DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI RWY (zgodnie z Matrycą oceny warunków na drodze startowej (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 lub 6) (RUNWAY CONDITION CODE (RWYCC) ON EACH RUNWAY THIRD) (From Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 or 6)					M	D)	.../.../...
PROCENTOWE POKRYCIE ZANIECZYSZCZENIEM DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI RWY (PER CENT COVERAGE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD)					C	E)	.../.../...
GŁĘBOKOŚĆ WARSTWY (mm) LUŻNEGO ZANIECZYSZCZENIA DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI RWY (DEPTH (mm) OF LOOSE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD)					C	F)	
(OPIS WARUNKÓW NA CAŁEJ DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ)** (obserwowane na każdej 1/3 długości RWY o niższym numerze oznaczenia, począwszy od progu) (CONDITION DESCRIPTION OVER TOTAL RUNWAY LENGTH)** (Observed on each runway third, starting from threshold having the lower runway designation number)					M	G)	
UBITY ŚNIEG COMPACTED SNOW SUCHO DRY SUCHY ŚNIEG DRY SNOW SUCHY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW SUCHY ŚNIEG NA LODZIE DRY SNOW ON TOP OF ICE SZRON FROST LÓD ICE ŚLISKO MOKRO SLIPPERY WET TOPNIEJĄCY ŚNIEG SLUSH DROGA STARTOWA SPECJALNIE PRZYGOTOWANA DO WARUNKÓW ZIMOWYCH SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY STOJĄCA WODA STANDING WATER WODA NA UBITYM ŚNIEGU WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW MOKRO WET MOKRY LÓD WET ICE MOKRY ŚNIEG WET SNOW MOKRY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW MOKRY ŚNIEG NA LODZIE WET SNOW ON TOP OF ICE							
(SZEROKOŚĆ DROGI STARTOWEJ, KTÓREJ DOTYCZĄ WARUNKI NA DRODZE STARTOWEJ, JEŚLI JEST MNIEJSZA NIŻ SZEROKOŚĆ OPUBLIKOWANA) (WIDTH OF RUNWAY TO WHICH THE RUNWAY CONDITION CODES APPLY, IF LESS THAN PUBLISHED WIDTH)					O	H)	<<≡
Sekcja dotycząca orientacji sytuacyjnej (Situational awareness section)							
(ZREDUKOWANA DŁUGOŚĆ DROGI STARTOWEJ, JEŚLI JEST KRÓTSZA NIŻ DŁUGOŚĆ OPUBLIKOWANA (m)) (REDUCED RUNWAY LENGTH, IF LESS THAN PUBLISHED LENGTH (m))					O	I)	
(NAWIANY ŚNIEG NA DRODZE STARTOWEJ) (DRIFTING SNOW ON THE RUNWAY)					O	J)	
(LUŻNY PIASEK NA DRODZE STARTOWEJ) (LOOSE SAND ON THE RUNWAY)					O	K)	
(ZABIEG CHEMICZNY NA DRODZE STARTOWEJ) (CHEMICAL TREATMENT ON THE RUNWAY)					O	L)	
(ZWAŁY ŚNIEGU NA DRODZE STARTOWEJ) (jeśli występują, należy wprowadzić ich odległość do linii środkowej drogi startowej (m), a następnie litery „L” „R” lub „LR” w zależności od tego, która jest właściwa) (SNOWBANKS ON THE RUNWAY) (If present, distance from runway centre line (m) followed by 'L', 'R' or 'LR' as applicable)					O	M)	
(ZWAŁY ŚNIEGU NA DRODZE KOŁOWANIA) (SNOWBANKS ON A TAXIWAY)					O	N)	
(ZWAŁY ŚNIEGU PRZYLEGŁE DO DROGI STARTOWEJ) (SNOWBANKS ADJACENT TO THE RUNWAY)					O	O)	

(WARUNKI NA DRODZE KOŁOWANIA) (TAXIWAY CONDITIONS)	O	P)	
(WARUNKI NA PŁYCIIE POSTOJOWEJ) (APRON CONDITIONS)	O	R)	
(ZMIERZONY WSPÓLCZYNNIK TARCIA) (MEASURED FRICTION COEFFICIENT)	O	S)	
(UWAGI TEKSTEM OTWARTYM) (PLAIN LANGUAGE REMARKS)	O	T)	<<≡

UWAGI (NOTES):

- * Wprowadzić oznaczenie literowe państwa zgodnie z ICAO Doc 7910 część 2 lub inne właściwe oznaczenie lotniska.
**Enter ICAO nationality letters as given in ICAO Doc 7910, Part 2 or otherwise applicable aerodrome identifier.*
- Informacje dotyczące innych dróg startowych – powtarzać pola od B do H.
Information on other runways, repeat from B to H.
- Informacje z sekcji dotyczącej orientacji sytuacyjnej należy powtarzać dla każdej drogi startowej, drogi kołowania i płyty postojowej. Należy je powtarzać, jeśli mają zastosowanie, w przypadku gdy mają być podane.
Information in the situational awareness section repeated for each runway, taxiway and apron. Repeat as applicable when reported.
- Słowa w nawiasach () nie podlegają transmisji.
Words in brackets () not to be transmitted.
- W przypadku liter A–T należy odnieść się do *Instrukcji wypełniania formularza SNOWTAM* pkt 1 lit. b).
For letters A) to T) refer to the Instructions for the completion of the SNOWTAM Format, paragraph 1, item b).

Litery M (mandatory – obowiązkowy), C (conditional – warunkowy) oraz O (optional – nieobowiązkowy) określają użycie informacji.

The letters M (mandatory), C (conditional) and O (optional) (second column of the SNOWTAM template) mark the usage and information.

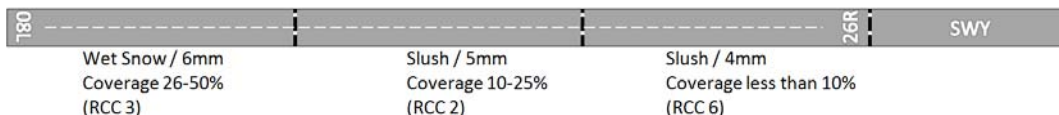
5.3 OPIS PÓL SNOWTAM

DESCRIPTION OF SNOWTAM ITEMS

5.3.1 Sekcja istotna dla osiągnięć samolotu

Aeroplane performance calculation section

A)	Wskaźnik lokalizacji (4-literowy) lotniska, dla którego wydawany jest SNOWTAM. Lista wskaźników lokalizacji lotnisk znajduje się w dokumencie ICAO DOC 7910 (Location Indicators). Przykład: EPGD – Gdańsk im. Lecha Wałęsy	Aerodrome location indicator (four-letter) of the aerodrome, for which the SNOWTAM is issued. The aerodrome location indicators are listed in the ICAO DOC 7910 (Location Indicators). Example: EPGD – Gdańsk Lech Wałęsa
B)	Data i czas oceny warunków panujących na nawierzchni drogi startowej (8-cyfrowa grupa daty/czasu zawierająca czas obserwacji: miesiąc, dzień, godzinę i minutę w UTC). Przykład: 12040638	Date and Time of assessment of the runway surface condition (eight-figure date/time group giving time of observation as month, day, hour and minute in UTC). Example: 12040638
C)	Oznacznik drogi startowej dla progu o niższym numerze [L] lub [C] lub [R]. Przykład: 08L - dla RWY 08L/26R należy podać oznacznik 08L (08<26)	Lower runway designator number [L] or [C] or [R] Example: 08L - for RWY08L/26R, 08L should be reported (08<26)
D)	Kod określający warunki panujące na drodze startowej (ang. RWYCC) dla każdej 1/3 długości drogi startowej. Kod określający warunki panujące na drodze startowej ustala się podczas oceny warunków na nawierzchni drogi startowej, zgodnie z dokumentem PANS Aerodromes [ICAO DOC 9981] i Matrycą oceny warunków panujących na drodze startowej (ang. RCAM). Przykład: 3/2/6 - kod określający warunki panujące na pierwszej 1/3 długości drogi startowej 08L to 3, na drugiej 1/3 długości to 2, a na trzeciej 1/3 długości to 6.	Runway condition code for each runway third. Runway Condition Code (RWYCC) is determined during the assessment of the runway surface condition, in accordance with the provisions of the PANS-Aerodrome [ICAO DOC 9981] and the Runway Condition Assessment Matrix (RCAM). Example: 3/2/6 - runway condition code for the first part of runway 08L is 3, for the second part 2 and for the third parts is 6.
E)	Procentowe pokrycie zanieczyszczeniem podaje się jest jako: - „NR” (poniżej 10% lub SUCHO (DRY)), - 25 (10-25%), - 50 (26-50%), - 75 (51-75%) lub - 100 (76-100%) dla każdej 1/3 długości drogi startowej. Informację tę podaje się tylko wtedy, gdy warunki panujące na drodze startowej dla każdej 1/3 długości drogi startowej (pole D) zostały zgłoszone jako inne niż 6, a opis warunków dla każdej 1/3 długości drogi startowej (pole G) jaki został zgłoszony jest inny niż SUCHO. Jeśli warunki nie są podawane, lub jeśli warunki panujące na drodze startowej są ocenione jako SUCHO lub pokrycie zanieczyszczeniem jest mniejsze niż 10%, pole będzie zawierało zapis „NR” dla odpowiedniej/ odpowiednich 1/3 długości drogi startowej. Przykład: 50/25/NR - procent pokrycia na pierwszej 1/3 długości RWY 08L wynosi 50% (pomiędzy 26 a 50%), na drugiej 1/3 długości wynosi 25% (pomiędzy 10 a 25%), a na trzeciej 1/3 długości wynosi poniżej 10%.	Per cent coverage is reported as: - NR (less than 10% or DRY), - 25 (10-25%), - 50 (26-50%), - 75(51-75%) or - 100 (76-100%) for each runway third. This information is provided only when the runway condition for each runway third (Item D) has been reported as other than 6 and there is a condition description for each runway third (Item G) that has been reported other than DRY. When the conditions are not reported or when the runway condition is “DRY” or the coverage is less than 10% this will be signified by the insertion of “NR” for the appropriate runway third(s). Example: 50/25/NR - percentage of coverage at the first runway third of RWY 08L is 50% (between 26 to 50%), at the second part of the runway is 25% (between 10 to 25%) and the coverage is less than 10% at the third part of the runway.



<p>F) Grubość warstwy luźnego zanieczyszczenia podawana w milimetrach dla każdej 1/3 długości drogi startowej. Informację tę podaje się tylko dla następujących rodzajów zanieczyszczenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stojąca woda, wartości jakie należy podać to 04 i kolejna uzyskana w wyniku oceny; - topniejący śnieg, wartości jakie należy podać to 03 i kolejna uzyskana w wyniku oceny; - mokry śnieg, wartości jakie należy podać to 03 i kolejna uzyskana w wyniku oceny; oraz - suchy śnieg, wartości jakie należy podać to 03 i kolejna uzyskana w wyniku oceny. <p>Jeśli warunki nie są podawane, należy to zaznaczyć poprzez wprowadzenie „NR” dla odpowiedniej/odpowiednich 1/3 długości drogi startowej. „NR” obejmuje również sytuacje, gdy grubość warstwy zanieczyszczenia jest mniejsza niż minimalne podawane wartości (jak wskazano powyżej) lub gdy dana 1/3 długości drogi startowej jest sucha itp. Dla zanieczyszczeń innych niż STOJĄCA WODA, TOPNIEJĄCY ŚNIEG, MOKRY ŚNIEG lub SUCHY ŚNIEG grubość warstwy nie jest podawana. Pozycja tego typu informacji w ciągu informacyjnym jest następnie zaznaczana przez „NR”.</p> <p>Przykład: 06/05/04 - grubość warstwy zanieczyszczenia w pierwszej części drogi startowej wynosi 6 mm, w drugiej części wynosi 5 mm, zaś w trzeciej części wynosi 4 mm.</p>	<p>Depth of loose contaminant for each runway third in millimetres for each runway third.</p> <p>This information is only provided for the following contamination types:</p> <ul style="list-style-type: none"> - standing water, values to be reported 04, then assessed value; - slush, values to be reported 03, then assessed value; - wet snow, values to be reported 03, then assessed value; and - dry snow, values to be reported 03, then assessed value. <p>When the conditions are not reported, this will be signified by the insertion of “NR” for the appropriate runway third(s). NR also includes the situations when the depth of the contaminant is less than the minimum values to be reported (as indicated above) or that part of runway is dry, etc. For contaminants other than STANDING WATER, SLUSH, WET SNOW or DRY SNOW, the depth is not reported. The position of this type of information in the information string is then identified by /NR/.</p> <p>Example: 06/05/04 - depth of the contaminant in the first part of runway is 6 mm, in the second part 5 mm and in the third part 4 mm.</p>
<p>G) Opis warunków dla każdej 1/3 długości drogi startowej. Jeśli warunki nie są podawane, należy wpisać „NR” dla odpowiedniej/odpowiednich 1/3 długości drogi startowej.</p> <p>Przykład: WET SNOW/SLUSH/SLUSH - opis warunków to MOKRY ŚNIEG na pierwszej części drogi startowej, TOPNIEJĄCY ŚNIEG na drugiej i trzeciej części drogi startowej.</p>	<p>Condition description for each runway third. When the conditions are not reported, this will be signified by the insertion of “NR” for the appropriate runway third(s).</p> <p>Example: WET SNOW/SLUSH/SLUSH - condition description is “Wet snow” for the first part of runway, “Slush” for the second and third parts of runway.</p>
<p>H) Szerokość drogi startowej, której dotyczą kody określające warunki na drodze startowej, jeśli jest mniejsza niż opublikowana szerokość drogi startowej.</p> <p>Przykład: 35 - opublikowana szerokość RWY 08L/26R to 45 m, a RCR dotyczy szerokości 35 m.</p>	<p>Width of runway to which the runway condition codes apply, if it is less than the published runway width.</p> <p>Example: 35 - published width of RWY 08L/26R is 45 m and the RCR applies to 35 m of it.</p>

5.3.2 SEKCJA DOTYCZĄCA ORIENTACJI SYTUACYJNEJ

- a) Elementy w sekcji istotnej dla orientacji sytuacyjnej kończą się znakiem kropki.
- b) Elementy w sekcji istotnej dla orientacji sytuacyjnej, co do których brak informacji lub warunkowe okoliczności publikacji nie zostały spełnione, całkowicie się pomija.
- c) Sekcja istotna dla orientacji sytuacyjnej jest oddzielona od sekcji istotnej dla osiągnięć samolotu pustym wierszem.

SITUATIONAL AWARENESS SECTION

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

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

The situational awareness section shall be separated from the aeroplane performance calculation section by an empty line.

<p>I) Zredukowana długość drogi startowej w metrach.</p> <p>Przykład: RWY 08L REDUCED TO 2800.</p> <p>Uwaga 1 — Informacja ta jest warunkowa, jeśli opublikowano NOTAM z nowym zestawem długości deklarowanych, tzn. jeśli długość drogi startowej jest zredukowana, pole to powinno znaleźć się w SNOWTAM i powinien również zostać opublikowany NOTAM z nowymi dostępnymi długościami deklarowanymi (TORA, TODA, ASDA i LDA).</p>	<p>Reduced runway length in meters.</p> <p>Example: RWY 08L REDUCED TO 2800.</p> <p>Note 1 — This information is conditional when a NOTAM has been published with a new set of declared distances, i.e. when the runway length is reduced, this item should be included in the SNOWTAM and a NOTAM should also be issued with the new available declared distances (TORA, TODA, ASDA and LDA).</p>
--	--

J)	Nawiany śnieg na drodze startowej. Nawiany śnieg to zbiór cząstek śniegu unoszonych przez wiatr na małą wysokość nad ziemią (definicja WMO). Nawiany śnieg w formularzu SNOWTAM dotyczy lotniska (całość pola ruchu naziemnego), a nie konkretnej drogi startowej. Jednak w przypadku dużych lotnisk z kilkoma drogami startowymi, gdzie dryfujący śnieg może występować na jednej lub niektórych drogach startowych (nie wszystkich), pole J) można opublikować z odpowiednim wskaźnikiem drogi startowej, np. RWY 08 DRIFTING SNOW. Przykład: DRIFTING SNOW.	Drifting snow on the runway. Drifting snow is an ensemble of snow particles raised by the wind to small heights above the ground (WMO definition). Drifting snow in the SNOWTAM format refers to the airport (the whole movement area), not a specific runway. However, for large airports with several runways where drifting snow could exist in one or some runways (not all), item J) might be reported with relevant runway designator, e.g. RWY 08 DRIFTING SNOW. Example: DRIFTING SNOW.
K)	Luźny piasek na drodze startowej. Przykład: RWY 08L LOOSE SAND.	Loose sand on the runway. Example: RWY 08L LOOSE SAND
L)	Zabieg chemiczny na drodze startowej. Przykład: RWY 08L CHEMICALLY TREATED.	Chemical treatment on the runway. Example: RWY 08L CHEMICALLY TREATED.
M)	Zwały śniegu na drodze startowej podane z oznaczniakiem drogi startowej dla progu o niższym numerze, po znaku spacji „SNOWBANK” (ZWAŁY ŚNIEGU), po znaku spacji „L” (lewa strona) lub „R” (prawa strona) lub „LR” (obie strony), następnie odległością w metrach od linii centralnej, po znaku spacji „FM CL”. Przykład: RWY 08L SNOWBANK L12 FM CL.	Snow banks on the runway given with the lower runway designator and with a space “SNOWBANK” and with a space left “L” or right “R” or “LR” both sides, followed by the distance in metres from centre line separated by a space FM CL. Example: RWY 08L SNOWBANK L12 FM CL.
N)	Zwały śniegu na drodze kołowania podane z oznaczniakiem drogi kołowania, a następnie po znaku spacji „SNOWBANK” (ZWAŁY ŚNIEGU). Przykład: TWY B SNOWBANK.	Snow banks on a taxiway, given with the taxiway designator and with a space “SNOWBANK”. Example: TWY B SNOWBANK.
O)	Zwały śniegu przyległe do drogi startowej. Jeśli występują zwały śniegu przebijające profil wysokościowy z planu odśnieżania lotniska, należy wprowadzić oznaczniaki drogi startowej dla progu o niższym numerze, a następnie po znaku spacji „ADJ SNOWBANKS”. Przykład: RWY 08R ADJ SNOWBANKS.	Snow banks adjacent to the runway. When snow banks are present penetrating the height profile in the aerodrome snow plan, insert the lower runway designator and “ADJ SNOWBANKS”. Example: RWY 08R ADJ SNOWBANKS.
P)	Warunki na drodze kołowania. Jeśli warunki na drodze kołowania podawane są jako złe, należy wprowadzić oznaczniaki drogi kołowania, a następnie po znaku spacji „POOR” (ZŁE). Przykład: TWY C POOR lub ALL TWYS POOR.	Taxiway conditions. When taxiway conditions are reported as poor, insert the taxiway designator followed by a space “POOR”. Example: TWY C POOR or ALL TWYS POOR.
R)	Warunki na płycie postojowej. Jeśli warunki na płycie postojowej podawane są jako złe, należy wprowadzić oznaczniaki płyty postojowej, a następnie po znaku spacji „POOR” (ZŁE). Przykład: APRON 1 POOR lub ALL APRONS POOR.	Apron conditions. When apron conditions are reported as poor, insert the apron designator followed by a space “POOR”. Example: APRON 1 POOR or ALL APRONS POOR.
S)	Zmierzony współczynnik tarcia. W Polsce nie podawany.	Measured friction coefficient. Not reported in Poland.
T)	Uwagi tekstem otwartym.	Plain language remarks.

5.4 PRZYKŁADY SNOWTAM

SNOWTAM EXAMPLES

OLD FORMAT of SNOWTAM message/ STARY FORMAT depezy SNOWTAM

SWEP0497 EPXX 02200155
(SNOWTAM 0497
A)EPXX
B)02200155 C) 01L
F) 37/37/37 G) XX/XX/XX H) 4/4/4
B)02200046 C) 01R
F) NIL/NIL/NIL G) XX/XX/XX H)5/5/5
N) 2 R) 4 T) CONTAMINATION 100/100/100 PER CENT)

NEW FORMAT of SNOWTAM message/ NOWY FORMAT depezy SNOWTAM

SWEP0001 EPXX 12010100
(SNOWTAM 0001
EPXX
12010100 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET
SNOW
12010030 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH

RWY 09L SNOWBANK R20 FM CL. RWY 09R ADJ
SNOWBANKS. TWY B POOR. APRON NORTH POOR)

Układ nowej depezy SNOWTAM
 Schemat 1

New SNOWTAM message structure
 Figure 1



Schemat 2

Figure 2



ZESTAWIENIE BIULETYNÓW INFORMACJI LOTNICZEJ WAŻNYCH W
 DNIU 12 AUG 2021:

04/13, 04/14, 04/17, 02/18, 01/20, 02/21.

LIST OF AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULARS BEING IN
 FORCE ON 12 AUG 2021:

04/13, 04/14, 04/17, 02/18, 01/20, 02/21.

- KONIEC -

- END -