**ORGANIZACJA MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO**

Biuro Europejskie i Północnoatlantyckie



**WYTYCZNE ICAO W SPRAWIE WYDAWANIA SNOWTAM**

*(Mają zastosowanie od dnia 5 listopada 2020)*

*– Wydanie pierwsze –*

*(V.1.0)*

Luty 2020

Wersja tłumaczenia z dnia 1 grudnia 2020 r.

|  |  |
| --- | --- |
| **BIURO EUROPEJSKIE I PÓŁNOCNOATANTYCKIE ICAO** | |
| **Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)**  Biuro Europejskie oraz Północnoatlantyckie (EUR/NAT)  3 bis, Villa Emile Bergerat  92522, Neuilly-sur-Seine CEDEX  FRANCJA | |
| e-mail: | [icaoeurnat@paris.icao.int](mailto:icaoeurnat@paris.icao.int) |
| Tel.: | +33 1 46 41 85 85 |
| Fax.: | +33 1 46 41 85 00 |
| Web: | <http://www>. icao.int/EURNAT |
|  | |

***WYŁĄCZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI***

*Niniejszy dokument, zarówno w wersji papierowej, jak i elektronicznej, został opracowany dla odbiorcy, jako materiał doradczy/informacyjny, zawarte w nim opisy, warunki, jakość dokumentu a także możliwość stosowalności oraz funkcjonalności przedstawionych w nim treści nie mają charakteru obligatoryjnego. Wszelkie potencjalne zasady odpowiedzialności oraz gwarancje odnośnie zawartości dokumentu - opisów, wymagań, jakości, stosowalności oraz funkcjonalności nie mają zastosowania. Niniejszy dokument stanowi jedynie publikację informacyjną, nie został wydany w celu zastąpienie standardów i zalecanych sposobów postępowania (SARPS) odnoszących się do zagadnień GRF oraz SNOWTAM zawartych w odpowiednich Załącznikach ICAO oraz innych publikacjach (Załącznik 14, PANS - Lotniska, PANS – AIM, Okólnik 355 itp.). Niniejsza publikacja stanowi uzupełnienie/wyjaśnienie wyżej wymienionych wymagań i powinna być czytana jednocześnie z wspomnianymi powyżej dokumentami. Informacje zawarte w niniejszej publikacji ICAO są przedstawiane bez przeniesienia odpowiedzialności jakiegokolwiek rodzaju. Organizacja nie ponosi żadnej odpowiedzialności prawnej czy osobowej – pośredniej czy też bezpośredniej - czy to w odniesieniu do aktualności dokumentu czy też jakości informacji lub konsekwencji działań realizowanych na podstawie zapisów niniejszego dokumentu. Zawarte w niniejszym dokumencie zapisy oraz przedstawione informacje nie mają na celu wprowadzenie wymagań czy opinii prezentowanych przez ICAO w zakresie ich stosowalności w jakimkolwiek Państwie Członkowskim, terytorium danego kraju, miasta lub obszaru danej władzy lotniczej, czy też obszarów granicznych danego kraju.*

*Fragmenty niniejszego dokumentu mogą być powielane w przypadku zapewnienia informacji odnośnie jego źródła.*

## Rejestr zmian

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Wydanie numer** | **Data wydania** | **Opis** | **Dotyczy stron** |
| 1.0 | Luty 2020 | Wydanie 1  Opracowane przez EASPG (korespondencyjnie) | Całość |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

## Spis treści

[Rejestr zmian 4](#_Toc46323005)

[Spis treści 5](#_Toc46323006)

[1. WSTĘP 6](#_Toc46323007)

[2. CEL DOKUMENTU 6](#_Toc46323008)

[3. OGÓLNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SNOWTAM 7](#_Toc46323009)

[4. OPIS PÓL FORMULARZA SNOWTAM 11](#_Toc46323010)

[SEKCJA 1: Sekcja istotna dla obliczania osiągów samolotu 13](#_Toc46323011)

[SEKCJA 2: Sekcja dotycząca orientacji sytuacyjnej 18](#_Toc46323012)

[5. PRZYKŁADY SNOWTAM 21](#_Toc46323013)

[6. WNIOSKI 23](#_Toc46323014)

[POWIĄZANE DOKUMENTY 24](#_Toc46323015)

[Załącznik A: Często zadawane pytania/sprawy związane z formularzem SNOWTAM oraz zasady/podejście EAD 25](#_Toc46323016)

[Załącznik B: Przykładowy szablon Biuletynu Informacji Lotniczej (AIC) 34](#_Toc46323017)

[1. WSTĘP: 34](#_Toc46323018)

[2. PRZEPŁYW INFORMACJI: 35](#_Toc46323019)

[3. PLAN WDROŻENIA: 37](#_Toc46323020)

[Dodatek do przykładu AIC: Plan wdrożenia GRF/Lista kontrolna (przykład) 39](#_Toc46323021)

# 1. WSTĘP

1.1 Przyjęcie zmiany 39 do Załącznika 15 zostało wydane w dniu 1 kwietnia 2016 roku (pismo ICAO Ref. AN 2/2.4-16/18) z datą stosowania od dnia 11 lipca 2016. Druga część zmiany (39B) ma zastosowanie od dnia 5 listopada 2020.

1.2 Zmiana 39B do Załącznika 15 wprowadziła nowy formularz SNOWTAM, w oparciu o zalecenia określone przez Grupę zdaniową ds. tarcia nawierzchni *(Friction Task Force)* Panelu ds. projektowania i operacji lotniskowych *(ADOP[[1]](#footnote-1)*) dotyczące stosowania globalnego formatu raportowania *(Global reporting format – GRF*) związanego z oceną i zgłaszaniem warunków panujących na nawierzchni drogi startowej. Wymagania i formularz SNOWTAM zostały następnie przeniesione do dokumentu PANS-AIM (ICAO DOC 10066).

# 2. CEL DOKUMENTU

2.1 Biuro ICAO EUR/NAT we współpracy z EUROCONTROL (Zespół AIM/SWIM oraz EAD) opracowało niniejszy dokument celem przedstawienia wyjaśnień oraz przykładów wydawania SNOWTAM w nowym formacie mającym zastosowanie od dnia 5 listopada 2020.

2.2 Lista zagadnień zidentyfikowanych przez Zespół AIM/SWIM (we współpracy z Biurem ICAO EUR/NAT, EUROCONTROL oraz EAD), w tym szczegóły dotyczące polityki/podejścia EAD w tym zakresie została przedstawiona w **Załączniku A.**

2.3 Niniejsze wytyczne zostały zatwierdzone korespondencyjnie przez europejską Grupę ds. planowania systemów lotniczych *(EASPG[[2]](#footnote-2)*) w lutym 2020 roku.

2.4 Wszelkiego rodzaju komentarze, obserwacje lub sugestie dot. niniejszego dokumentu należy przekazać do Biura ICAO EUR/NAT mailowo na adres: [icaoeurnat@paris.icao.int](mailto:icaoeurnat@paris.icao.int).

# 3. OGÓLNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SNOWTAM

**Definicja SNOWTAM**: Specjalna seria NOTAM wydawana w standardowym formacie, zapewniająca raport o warunkach panujących na powierzchni, powiadamiający o obecności lub ustaniu niebezpiecznych warunków w polu ruchu naziemnego spowodowanych śniegiem, lodem, topniejącym śniegiem, szadzią, stojącą wodą lub wodą związaną ze śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub szadzią (PANS-AIM).

3.1. W SNOWTAM należy stosować jednostki metryczne, ale jednostki tych miar (np. mm, cm, m, itp.) nie powinny być raportowane.

**Przykład:**

**09/15/30**

(Pole F):oznacza, że głębokość zanieczyszczenia pierwszej części drogi startowej wynosi 9 mm, drugiej części 15 mm a trzeciej części 30 mm. Jednostki miar są metryczne, ale nie są raportowane w komunikacie.

3.2. Od dnia 5 listopada 2020, maksymalna ważność SNOWTAM wynosi 8 godzin.

*Uwaga 1 – w przypadku, gdy dla danego lotniska po 8 godzinach od poprzedniego SNOWTAM nie jest wydany kolejny SNOWTAM, to należy uznać, że stary SNOWTAM stracił ważność, i że nie ma już istotnych warunków nawierzchni drogi startowej wymagających raportowania.*

3.3. Nowy SNOWTAM powinien być wydany w przypadku otrzymania od operatora lotniska nowego raportu o warunkach panujących na nawierzchni drogi startowej *(Runway Condition Report - RCR*).

*Uwaga 1 – Wymagane jest wcześniejsze dokonanie uzgodnień pomiędzy AIS (biuro NOTAM) a władzami lotniska w celu określenia stosowanych środków oraz procedur przedłożenia raportu o warunkach panujących na nawierzchni drogi startowej (RCR) i zainicjowania wydania SNOWTAM.*

*Uwaga 2 – W przypadku, gdy ważny jest SNOWTAM wydany w starym formacie (z 24 godziną ważnością) wydany w dniu 4 listopada 2020, zaleca się wydanie nowego SNOWTAM w nowym formacie zaraz po godz. 0000 UTC celem zastąpienia starego formatu SNOWTAM.*

3.4. SNOWTAM anuluje poprzedni SNOWTAM. Gdy nowy SNOWTAM jest wydany dla konkretnego lotniska, które posiada inny ważny SNOWTAM, to nowy SNOWTAM automatycznie zastępuje poprzedni SNOWTAM (nie ma potrzeby odnoszenia się do starego SNOWTAM w nowym SNOWTAM, jak stosuje się w przypadku NOTAM).

3.5. W odniesieniu do formularza SNOWTAM (patrz rozdział 4), litery użyte do określenia Pól (od A do T; trzecia kolumna w formularzu SNOWTAM) są użyte tylko w celu zapewnienia odniesienia i nie powinny być załączone w wiadomości. Litery M (*mandatory* - obowiązkowy), C (*conditional* - warunkowy) oraz O (*optional* - opcjonalny), w drugiej kolumnie formularza SNOWTAM, oznaczają stosowalność i informacje.

**Przykład:**

*Pola od B) do H) poniżej, bez liter wskazują części (odseparowane jednym odstępem-spacją):*

**01150915 12L 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH**

3.6. Skrócony nagłówek *"TTAAiiii CCCCMMYYGGgg (BBB)"* został wprowadzony celem ułatwienia automatycznego przetwarzania wiadomości SNOWTAM w komputerowych bankach danych. Wyjaśnienie znaczenia symboli jest następujące:

*TT* = oznacznik danych dla SNOWTAM = SW;

*AA* = geograficzny oznacznik dla danego Państwa członkowskiego, np. LF = FRANCJA,   
EG = Zjednoczone Królestwo (patrz Wskaźniki Lokalizacji ICAO - Doc 7910), Część 2, Indeksy Literowe danych krajów dla wskaźników lokalizacji);

*iiii* = numer seryjny SNOWTAM w formacie cztero-cyfrowym;

*CCCC* = czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska, dla którego wydany został SNOWTAM (patrz podręcznik Doc 7910 „Wskaźniki Lokalizacji ICAO”);

*MMYYGGgg* = data/godzina dokonanej obserwacji/pomiaru, gdzie:

MM= miesiąc, np. styczeń = 01, grudzień = 12

*YY* = dzień miesiąca[[3]](#footnote-3)

GGgg= czas w godzinach (GG) oraz minutach (gg) UTC;

*(BBB)* = opcjonalne pole dla korekt, w przypadku błędu w poprzednio wydanym SNOWTAM o tym samym numerze seryjnym = COR.

*Uwaga 1.– Nawiasy w części (BBB) zostały użyte dla podkreślenia, że jest to część opcjonalna.*

*Uwaga 2.– Patrz Załącznik A, pozycja 6, celem uzyskania dodatkowych informacji na temat zaleceń EAD dotyczących wskaźników geograficznych dla Państw członkowskich (AA).*

*Uwaga 3.– W przypadku, gdy raportowana jest informacja dotycząca więcej niż jednej drogi startowej i poszczególne daty/godziny obserwacji/oceny są określone poprzesz powtórzenie Pola B, to data/godzina ostatnio dokonanej obserwacji/oceny jest umieszczona w skróconym nagłówku (MMYYGGgg).*

**Przykład:**

*Skrócony nagłówek dla SNOWTAM nr 149 z Zurychu, pomiar/obserwacja z dnia 7 listopada godz. 0620 UTC:*

**SWLS0149 LSZH 11070620**

*Uwaga 4.– Grupy danych z informacjami są oddzielane odstępami jak przedstawiono w przykładzie powyżej.*

3.7. Wyraz "SNOWTAM" w formularzu SNOWTAM oraz numer seryjny SNOWTAM   
w postacie czerech cyfr powinien być oddzielony spacją, na przykład: **SNOWTAM 0124.**

*Uwaga 1. – Numery seryjne SNOWTAM resetują się z początkiem każdego roku kalendarzowego (pierwszy SNOWTAM 0001 z dnia 1 stycznia z godziny 0000 UTC).*

3.8. **Powtarzanie informacji w sekcji istotnej dla obliczania osiągów samolotu dla więcej niż jednej drogi startowej:** gdy SNOWTAM dotyczy więcej niż jednej drogi startowej lotniska, dla którego ten SNOWTAM został wydany, to Pola od B) do H) (sekcja istotna dla obliczania osiągów samolotu) powinny być powtórzone.

**Przykład:**

**02170135 09R 5/2/2 100/75/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH**

**02170225 09C 2/3/3 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW 35**

**02170225 09L 3/3/3 50/50/75 08/15/10 WET SNOW/WET SNOW/WET SNOW 40**

3.9. **Powtarzanie informacji w sekcji dotyczącej orientacji sytuacyjnej:** W przypadku raportowania informacji dotyczących orientacji sytuacyjnej dane mogą być powtarzane, jeśli ma to zastosowanie, dla każdej drogi startowej, drogi kołowania i płyty postojowej.

*Uwaga 1.– Opcja 1: zaleca się, aby Pola zawarte w sekcji dotyczącej orientacji sytuacyjnej przedstawiane były w kolejności alfabetycznej w przypadku, gdy są powtarzane (Pola od I) do S)).  
To oznacza, że Pole I) powinno być powtórzone dla kilku dróg startowych (jeśli ma to zastosowanie), następnie Pole J), potem Pole K), itd. oraz Pole T ), które kończy informacje SNOWTAM.*

**Przykład:**

**DRIFTING SNOW. RWY 09L LOOSE SAND. RWY 09R LOOSE SAND. RWY 09L CHEMICALLY TREATED. RWY 09R CHEMICALLY TREATED. RWY 09C CHEMICALLY TREATED.)**

*Uwaga 2.– Opcja 2: powtórzenie wszystkich istotnych Pól tej samej drogi startowej (Pola I) do M)) dla każdej drogi startowej, następnie kontynuacja pozostałych Pól (Pola od N) do T)).*

**Przykład:**

**DRIFTING SNOW. RWY 09L LOOSE SAND. RWY 09L CHEMICALLY TREATED. RWY 09R LOOSE SAND.RWY 09R CHEMICALLY TREATED. RWY 09C CHEMICALLY TREATED.)**

*Uwaga 3 – w związku z faktem, że nie ma żadnych szczegółowych wytycznych/zasad dotyczących powtarzania Pól zawartych w sekcji dotyczącej orientacji sytuacyjnej, systemy NOTAM powinny być elastyczne, aby otrzymywać i przetwarzać informacje dotyczące orientacji sytuacyjnej w dowolnej kolejności.*

*Uwaga 4 – Pola zawarte w sekcji dotyczącej orientacji sytuacyjnej są rozdzielane przez kropki i spacje (Pole L. Pole M. Pole N. itp.).*

3.10. W celu zapewnienia czytelności komunikatu SNOWTAM, należy wstawić wiersz po numerze seryjnym SNOWTAM, po Polu A, oraz po sekcji istotnej dla osiągów samolotu.

3.11. Obowiązkowe informacje zawarte w SNOWTAM to:

1. WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA;
2. DATA I CZAS OCENY;
3. DROGA STARTOWA O NIŻSZYM NUMERZE OZNACZENIA;
4. KOD OKREŚLAJĄCY WARUNKI NA DRODZE STARTOWEJ (RWYCC) DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ; oraz
5. OPIS WARUNKÓW DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ   
   *(gdy zgłaszany jest kod określający warunki na drodze startowej (RWYCC) 1 – 5).*

*Uwaga 1.– Patrz Załącznik A, część 8 zawierający dodatkowe informacje EAD nt. zasad raportowania warunków dla każdej 1/3 długości drogi startowej.*

*Uwaga 2.– W przypadku, gdy żadna informacja nie zostanie podana, w odpowiedniej pozycji komunikatu należy wpisać* ***NR****, celem poinformowania odbiorcy o braku informacji (/NR/).*

**Przykład:**

*SNOWTAM z minimalną (obowiązkową) informacją*

**GG EADBZTZX …**

**111045 EADDYNYX**

**SWEA0124 EADD 01111035**

**(SNOWTAM 0124**

**EADD**

**01111035 09R 5/4/4 NR/NR/NR NR/NR/NR SLUSH/COMPACTED SNOW/COMPACTED SNOW)**

# 4. OPIS PÓL FORMULARZA SNOWTAM

*Ta część przedstawia opis oraz przykład dla każdego pola formularza SNOWTAM, jak przedstawiono w poniższym wzorze:*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (Nagłówek) | (WSKAŹNIK  PIERWSZEŃSTWA) | | | | | | (ADRESY | | | | | | | | | | | | | | | | | | | <≡ | |
| (DATA I CZAS WYPEŁNIENIA) | | | | | | | | | (IDENTYFIKATOR NADAWCY) | | | | | | | | | | | | | | | | <≡ | |
| (Nagłówek skrócony) | (SWAA\* NUMER SERYJNY) | | | | | | | | | (WSKAŹNIK LOKALIZACJI) | | | | DATA/CZAS OCENY | | | | | | | | (GRUPA NIEOBOWIĄZKOWA) | | | | | |
| S | W | \* | \* |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | <≡( |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| SNOWTAM | (numer seryjny) <≡ |  | | | | |
| **Sekcja istotna dla obliczania osiągów samolotu** | | | | | | |
| (WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA) | | | M | A) | | <≡ |
| (DATA/CZAS OCENY *(Czas UTC zakończenia prac nad oceną)*) | | | M | B) |  |  |
| (DROGA STARTOWA O NIŻSZYM NUMERZE OZNACZENIA) | | | M | C) |  |  |
| (KOD OKREŚLAJĄCY WARUNKI NA DRODZE STARTOWEJ (RWYCC) – DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ)  *(Zgodnie z Matrycą oceny warunków na drodze startowej (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 lub 6.)* | | | M | D) |  | / / |
| (PROCENT POKRYWY ZANIECZYSZCZENIA DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ) | | | C | E) |  | / / |
| (GŁĘBOKOŚĆ (mm) LUŹNEGO ZANIECZYSZCZENIA DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ) | | | C | F) |  | / / |
| (OPIS WARUNKÓW NA CAŁEJ DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ)  *(Obserwowane na każdej 1/3 długości drogi o niższym numerze oznaczenia, począwszy od progu.)*  UBITY ŚNIEG  SUCHO  SUCHY ŚNIEG  SUCHY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU  SUCHY ŚNIEG NA LODZIE  SZADŹ/SZRON  LÓD  ŚLISKO MOKRO  TOPNIEJĄCY ŚNIEG  DROGA STARTOWA SPECJALNIE PRZYGOTOWANA DO WARUNKÓW ZIMOWYCH  STOJĄCA WODA  WODA NA UBITYM ŚNIEGU  MOKRO  MOKRY LÓD  MOKRY ŚNIEG  MOKRY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU  MOKRY ŚNIEG NA LODZIE | | | M | G) |  | / / |
| (SZEROKOŚĆ DROGI STARTOWEJ, KTÓREJ DOTYCZĄ WARUNKI NA DRODZE STARTOWEJ, JEŚLI JEST KRÓTSZA NIŻ SZEROKOŚĆ OPUBLIKOWANA) | | | O | H) |  | <≡≡ |
| **Sekcja dotycząca orientacji sytuacyjnej** | | | | | | |
| (ZREDUKOWANA DŁUGOŚĆ DROGI STARTOWEJ, JEŚLI JEST KRÓTSZA NIŻ DŁUGOŚĆ OPUBLIKOWANA (m)) | | | O | I) |  |  |
| (NAWIANY ŚNIEG NA DRODZE STARTOWEJ) | | | O | J) |  |  |
| (LUŹNY PIASEK NA DRODZE STARTOWEJ) | | | O | K) |  |  |
| (ZABIEG CHEMICZNY NA DRODZE STARTOWEJ) | | | O | L) |  |  |
| (ZWAŁY ŚNIEGU NA DRODZE STARTOWEJ)  *(Jeżeli występują, należy wprowadzić ich odległość do nich linii środkowej drogi startowej (m), a następnie litery »L«, »R« lub »LR« w zależności od tego, która jest właściwa.)* | | | O | M) |  |  |
| (ZWAŁY ŚNIEGU NA DRODZE KOŁOWANIA) | | | O | N) |  |  |
| (ZWAŁY ŚNIEGU PRZYLEGŁE DO DROGI STARTOWEJ) | | | O | O) |  |  |
| (WARUNKI NA DRODZE KOŁOWANIA) | | | O | P) | |  |
| (WARUNKI NA PŁYCIE POSTOJOWEJ) | | | O | R) |  |  |
| (ZMIERZONY WSPÓŁCZYNNIK TARCIA) | | | O | S) |  |  |
| (UWAGI TEKSTEM OTWARTYM) | | | O | T) |  | ) <<≡ |
| *UWAGI:*  *1. \* Należy wprowadzić oznaczenie literowe państwa zgodnie z dokumentem ICAO Doc 7910, część 2 lub inne właściwe oznaczenie lotniska.*  *2. Informacje dotyczące innych dróg startowych – powtórzyć pola od B do H.*  *3. 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.*  *4. Wyrazy w nawiasach ( ) nie podlegają transmisji.*  *5. W przypadku liter A–T należy odnieść się do instrukcji wypełniania formularza SNOWTAM pkt 1 lit. b).* | | | | | | |
| PODPIS NADAWCY *(nie podlega transmisji)* | | | |  |  | |

*\* Określenia: ŚLISKO MOKRO oraz SPECJALNIE PRZYGOTOWANA DO WARUNKÓW ZIMOWYCH w Polu G są stosowane przez państwa podlegające regulacjom EASA. Szczegóły opisano w sekcji 1 poniżej, w uwadze 1 do Pola D.*

## SEKCJA 1: Sekcja istotna dla obliczania osiągów samolotu

**Pole A** – Wskaźnik lokalizacji lotniska (czteroliterowy wskaźnik lokalizacji), lotniska dla którego wydany został SNOWTAM. Wskaźniki lokalizacji lotnisk wyszczególnione są w Podręczniku ICAO Doc 7910 „Wskaźniki lokalizacji”.

**Przykład:**

**LFPG** *=* *Paris/Charles du Gaulle*

**Pole B** – Data i czas oceny warunków panujących na drodze startowej (ośmiocyfrowe określenie daty/czasu oznaczające: miesiąc, dzień, godzinę i minuty podane w systemie UTC).

**Przykład:**

**12040638**

*12 = grudzień; 04 = 4 dzień; 0638 (06 godzina i 38 minuty)*

**Pole C** – Droga startowa o niższym numerze oznaczenia (nn[L] lub nn[C] lub nn[R])

*Uwaga. 1 – Dla każdej drogi startowej wskazuje się tylko jedno oznaczenie i zawsze jest to niższa liczba.*

**Przykład:**

**08L**

*Dla RWY08L/26R, powinno być zgłoszone 08L (bo 08<26)*



**Pole D** – Kod określający warunki panujące na drodze startowej *(Runway Condition Code - RWYCC)* dla każdej 1/3 długości drogi startowej. Należy wprowadzić tylko jedną cyfrę (0, 1, 2, 3, 4, 5 lub 6) dla każdej 1/3 długości drogi startowej i rozdzielić je ukośnikiem (n/n/n). Kod określający warunki panujące na drodze startowej (*RWYCC)* jest ustalany podczas oceny warunków panujących na nawierzchni drogi startowej, zgodnie z zapisami zawartymi w PANS-Lotniska oraz matrycą określającą warunki na drodze startowej *(Runway Condition Assessment Matrix RCAM)*.

**Przykład:**

**3/2/6**

Kod określający warunki panujące na drodze startowej (RWYCC) dla pierwszej części drogi startowej 08L ma wartość 3, dla drugiej części wartość 2, a dla trzeciej części jest to wartość 6.



Mokry śnieg/6mm Błoto pośniegowe/5mm Błoto pośniegowe/4mm

Pokrycie 26-50% Pokrycie 10-25% Pokrycie mniejsze niż 10%

(RWYCC 3) (RWYCC 2) (RWYCC 6)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Matryca określająca warunki na drodze startowej (RCAM[[4]](#footnote-4))** | | | |
| **Ocena** | | **Kryteria oceny obniżenia poziomu** | |
| **Kod określający warunki na drodze startowej** | **Opis nawierzchni drogi startowej** | **Zmniejszanie prędkości samolotu (hamowanie) lub ocena kontroli utrzymania kierunku** | **Raport pilota z hamowania na drodze startowej** |
| **6** | • SUCHO | --- | ---- |
| **5** | • SZADŹ  • MOKRO (Nawierzchnia drogi startowej pokryta jest widocznym zawilgoceniem lub wodą do 3 mm głębokości włącznie)  ***Głębokość do 3 mm włącznie:***  •TOPNIEJĄCY ŚNIEG  • SUCHY ŚNIEG  • MOKRY ŚNIEG | Hamowanie w stosunku do zastosowanej siły hamowania koła jest normalne ORAZ kontrola utrzymania kierunku jest normalna. | DOBRY |
| **4** | ***–15°C lub poniżej temperatury na zewnątrz:***  • UBITY ŚNIEG | Hamowanie (zmniejszanie prędkości) LUB kontrola utrzymania kierunku jest pomiędzy dobry a średni. | DOBRY do ŚREDNI |
| **3** | • MOKRO (droga startowa „śliska mokra”)  • SUCHY ŚNIEG lub MOKRY ŚNIEG (o jakiejkolwiek głębokości) NA UBITYM ŚNIEGU  ***Powyżej 3 mm głębokości:***  •SUCHY ŚNIEG  • MORKY ŚNIEG  ***Temperatura na zewnątrz powyżej –15°C:***  • UBITY ŚNIEG | Hamowanie (zmniejszanie prędkości) w stosunku do zastosowanej siły hamowania koła LUB kontrola utrzymania kierunku są zauważalnie zmniejszone. | ŚREDNI |
| **2** | ***Powyżej 3 mm głębokości wody lub topniejącego śniegu:***  • STOJĄCA WODA  • TOPNIEJĄCY ŚNIEG | Hamowanie (zmniejszanie prędkości) w stosunku do zastosowanej siły hamowania koła LUB kontrola utrzymania kierunku jest między średni do słaby. | ŚREDNI do SŁABY |
| **1** | • LÓD | Hamowanie (zmniejszanie prędkości) w stosunku do zastosowanej siły hamowania koła LUB kontrola utrzymania kierunku są znacząco obniżone. | SŁABY |
| **0** | • MOKRY LÓD  • WODA NA UBITYM ŚNIEGU  • SUCHY ŚNIEG lub MOKRY ŚNIEG NA LODZIE | Hamowanie (zmniejszanie prędkości) w stosunku do zastosowanej siły hamowania koła jest minimalne albo żadne LUB kontrola utrzymania kierunku jest niepewna. | PONIŻEJ SŁABY |

*Uwaga.1 – Państwa podlegające regulacjom EASA dodatkowo stosują określenie: DROGA STARTOWA SPECJALNIE PRZYGOTOWANA DO WARUNKÓW ZIMOWYCH dla drogi startowej kodu 4 oraz określenie ŚLISKO MOKRO, które zastępuje MOKRO dla drogi startowej o kodzie 3.*

**Pole E** – Procent pokrycia jest raportowany jako **NR** (mniej niż 10% lub SUCHO), **25** (10-25 %), **50**(26-50 %), **75** (51-75 %) lub **100** (76-100 %) dla każdej 1/3 drogi startowej, oddzielony ukośnikiem ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

*Uwaga 1.– Informacje te są dostarczane tylko w przypadku, gdy warunki na każdej 1/3 drogi startowej (Pole D) zostały raportowane, jako inne niż 6 oraz opis warunków panujących na nawierzchni każdej 1/3 drogi startowej (Pole G) został określony, jako inny niż SUCHO.*

*Uwaga 2.– Jeżeli warunki panujące na drodze startowej nie były raportowane, to powinno być to oznaczone przez wpisanie* ***NR*** *dla odpowiedniej części - 1/3 drogi startowej.*

*Uwaga 3. – Gdy warunki panujące na drodze startowej można określić, jako “SUCHO” lub gdy pokrycie nawierzchni jest mniejsze niż 10%, to w Polu E należy wstawić* ***NR*** *dla odpowiedniej części -1/3 drogi startowej.*

*Uwaga 4. – Gdy nie trzeba zgłaszać żadnych informacji, to w odpowiednim miejscu należy wstawić* ***NR****, aby przekazać użytkownikowi, że nie ma żadnych informacji (/ NR /).*

**Przykład:**

**50/25/NR**

Procentowe pokrycie w pierwszej części – 1/3 długości drogi startowej RWY 08L wynosi 50 % (pomiędzy 26 a 50 %), w drugiej części wynosi 25 % (pomiędzy 10 a 25 %) natomiast w trzeciej części wynosi mniej niż 10 %.



MOKRY ŚNIEG/6mm TOPNIEJĄCY ŚNIEG/5mm TOPNIEJĄCY ŚNIEG/4mm

Pokrycie 26-50% Pokrycie 10-25% Pokrycie mniej niż 10%

(RWYCC 3) (RWYCC 2) (RWYCC 6)

**Pole F** – Głębokość luźnego zanieczyszczenia dla każdej 1/3 długości drogi startowej. Gdy taka informacja jest raportowana, należy ją wpisać w milimetrach dla każdej 1/3 długości drogi startowej, oddzielone ukośnikiem (nn/nn/nn lub nnn/nnn/nnn). Głębokość powinna być zgłaszana, jako liczba dwu lub trzy cyfrowa (np. 05 w przypadku 5 mm, 115 w przypadku 115 mm, itd.), a jednostki miary (mm) nie są raportowane.

*Uwaga 1.– Informacja ta jest przekazywana jedynie dla następujących rodzajów zanieczyszczeń:*

*– woda stojąca, wartość raportowana 04, następnie wartość oszacowana;*

*– topniejący śnieg, wartość raportowana 03, następnie wartość oszacowana;*

*– mokry śnieg, wartość raportowana 03, następnie wartość oszacowana; oraz*

*– suchy śnieg, wartość raportowana 03,następnie wartość oszacowana.*

*Uwaga 2.– W przypadku, gdy te warunki te nie będą raportowane, należy wstawić* ***NR*** *dla odpowiedniej części – 1/3 długości drogi startowej.*

*Uwaga 3.–* ***NR*** *oznacza również sytuacje, gdy głębokość zanieczyszczenia jest mniejsza niż zgłaszane wartości minimalne (jak wskazano powyżej) lub gdy część drogi startowej jest sucha, itd.*

*Uwaga 4. – W przypadku zanieczyszczeń innych niż: STOJĄCA WODA, TOPNIEJĄCY ŚNIEG, MOKRY ŚNIEG lub SUCHY ŚNIEG ich głębokość nie jest raportowana. W związku, z czym w miejscu wpisywania tego typu informacji należy wstawić /****NR****/.*

**Przykład:**

**06/05/04**

Głębokość zanieczyszczenia w pierwszej części drogi startowej wynosi 6 mm, w drugiej części 5 mm a w trzeciej części 4 mm.



MOKRY ŚNIEG/6mm TOPNIEJĄCY ŚNIEG/5mm TOPNIEJĄCY ŚNIEG/4mm

Pokrycie 26-50% Pokrycie 10-25% Pokrycie mniej niż 10%

(RWYCC 3) (RWYCC 2) (RWYCC 6)

**Pole G** – Opis warunków dla każdej 1/3 długości drogi startowej. Należy wpisać którykolwiek z poniższych określeń dla każdej 1/3 długości drogi startowej, oddzielony ukośnikiem:

* **COMPACTED SNOW** (ubity śnieg)
* **DRY SNOW** (suchy śnieg)
* **DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW** (suchy śnieg na ubitym śniegu)
* **DRY SNOW ON TOP OF ICE** (suchy śnieg na lodzie)
* **FROST** (szadź)
* **ICE** (lód)
* **SLUSH** (topniejący śnieg)
* **STANDING WATER** (stojąca woda)
* **WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW** (woda na ubitym śniegu)
* **WET** (mokro)
* **WET ICE** (mokry lód)
* **WET SNOW** (mokry śnieg)
* **WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW** (mokry śnieg na ubitym śniegu)
* **WET SNOW ON TOP OF ICE** (mokry śnieg na lodzie)
* **DRY** (sucho) (informacja raportowana jedynie w przypadku braku zanieczyszczenia)

*Uwaga 1.– Jeśli warunki nie są raportowane, to powinno być to wpisane* ***NR*** *dla odpowiedniej części – 1/3 długości drogi startowej.*

*Uwaga 2.– Państwa podlegające regulacjom EASA stosują również dodatkowe określenia, takie jak: DROGA STARTOWA SPECJANIE PRZYGOTOWANA DO WARUNKÓW ZIMOWYCH oraz ŚLISKO MOKRO.*

**Przykład:**

**WET SNOW/SLUSH/SLUSH**

Zapis taki oznacza: „mokry śnieg” na pierwszej części drogi startowej, oraz błoto pośniegowe na drugiej i trzeciej części drogi startowej.



Mokry śnieg/6mm Topniejący śnieg/5mm Topniejący śnieg/4mm

Pokrycie 26-50% Pokrycie 10-25% Pokrycie mniej niż 10%

(RWYCC 3) (RWYCC 2) (RWYCC 6)

**Pole H** – Szerokość drogi startowej, której dotyczą kody określające warunki na drodze startowej (RWYCC). Należy wpisać szerokość w metrach (bez jednostki miary), jeśli szerokość drogi startowej jest mniejsza niż wartość opublikowana.

**Przykład:**

**35**

Opublikowana szerokość drogi startowej RWY 08L/26R wynosi 45m a raport o warunkach panujących na nawierzchni drogi startowej (RCR) ma zastosowanie do 35 m szerokości tej drogi.

## SEKCJA 2: Sekcja dotycząca orientacji sytuacyjnej

*Uwaga 1.– Opisy elementów zawartych w sekcji dotyczącej orientacji sytuacyjnej zakończone są na końcu kropką.*

*Uwaga 2.– Elementy zawarte w sekcji dotyczącej orientacji sytuacyjnej, dla których nie określono informacji lub dla których nie zidentyfikowano konieczności publikacji zostają zupełnie pominięte.*

*Uwaga 3.– Sekcja dotycząca orientacji sytuacyjnej powinna być oddzielona pustą linią od sekcji istotnej dla obliczania osiągów samolotów.*

**Pole I** –Zredukowania długość drogi startowej. Należy wpisać oznaczenie drogi startowej oraz jej dostępną długość w metrach (np.: RWY nn [L] lub nn [C] lub nn [R] ZREDUKOWANA DO [n]nnn).

*Uwaga 1.– Informacja ta jest warunkowa, gdy został opublikowany NOTAM z nowo określonymi długościami deklarowanymi np., gdy długość drogi startowej została zredukowana – informacja ta powinna być zawarta w SNOWTAM, dodatkowo powinien być wydany NOTAM z informacjami dotyczącymi nowych deklarowanych długości (TORA, TODA, ASDA i LDA).*

**Przykład:**

**RWY 08L REDUCED TO 2800**

**Pole J** – Nawiany śnieg na drodze startowej. Gdy informacja taka jest raportowana, należy wpisać „NAWIANY ŚNIEG”.

**Przykład:**

**DRIFTING SNOW.**

*Uwaga 1.– Nawiany śnieg odnosi się do śniegu unoszonego przez wiatr na małych wysokościach powyżej poziomu ziemi (definicja WMO).*

*Uwaga 2. – Informacja dotycząca nawiewającego śniegu w formularzu SNOWTAM odnosi się do całego lotniska (całego pola ruchu naziemnego), a nie tyko do konkretnej drogi startowej. Jednak w przypadku dużych lotnisk z kilkoma drogami startowymi, gdzie**nawiany śnieg mógłby istnieć na jednej lub niektórych drogach startowych (nie wszystkich), Pole J) może być raportowane z odpowiednim oznaczeniem drogi startowej.*

**Przykład:**

**RWY 08 DRIFTING SNOW.**

**Pole K** – Luźny piasek na drodze startowej. Gdy taka informacja jest raportowana, należy wpisać oznaczenie drogi startowej o niższym numerze oraz po spacji termin “LUŹNY PIASEK NA DRODZE STARTOWEJ” (np. RWY nn lub RWY nn[L] lub nn[C] lub nn[R] LUŹNY PIASEK).

**Przykład:**

**RWY 08L LOOSE SAND.**

**Pole L** – Zabieg chemiczny na drodze startowej. W przypadku, gdy zastosowany został zabieg chemiczny na drodze startowej, należy wpisać oznaczenie drogi startowej o niższym numerze oraz po spacji termin „ZABIEG CHEMICZNY NA DRODZE STARTOWEJ” (np.: RWY nn lub RWY nn[L] lub nn[C] lub nn[R] ZABIEG CHEMICZNY NA DRODZE STARTOWEJ).

**Przykład:**

**RWY 08L CHEMICALLY TREATED.**

**Pole M** – Zwały śniegu na drodze startowej. W przypadku obecności zwałów śniegu na drodze startowej, należy wpisać oznaczenie drogi startowej o niższym numerze, po spacji termin "SNOW BANK" oraz odległość od lewej "L" lub prawej "R strony lub od obydwóch stron "LR", wraz z odległością w metrach od linii środkowej oddzielone spacją FM CL (np.: RWY nn lub RWY nn[L] lub nn[C] lub nn[R] ZWAŁY ŚNIEGU Lnn lub Rnn lub LRnn FM CL).

**Przykład:**

**RWY 08L SNOW BANK L12 FM CL.**

**Pole N** – Zwały śniegu na drodze kołowania. W przypadku obecności zwałów śniegu na drodze kołowania, należy wpisać oznaczenie drogi kołowania oraz po spacji termin „ZWAŁY ŚNIEGU” (np.: TWY [nn]n ZWAŁY ŚNIEGU).

**Przykład:**

**TWY B SNOW BANK.**

*Uwaga 1.– W przypadku zwałów śniegu na każdej drodze kołowania można wpisać ”ZWAŁY ŚNIEGU NA KAŻDEJ DRODZE KOŁOWANIA[[5]](#footnote-5)”.*

**Pole O** – Zwały śniegu przylegające do drogi startowej. W przypadku, gdy zwały śniegu przekraczają wysokość określoną w planie zimowego utrzymania lotniska, należy wpisać oznaczenie drogi startowej o niższym numerze i termin „PRZYLEGAJĄCE ZWAŁY ŚNIEGU[[6]](#footnote-6)” (np.: RWY nn lub RWY nn[L] lub nn[C] lub nn[R] PRZYLEGAJĄCE ZWAŁY ŚNIEGU).

**Przykład:**

**RWY 08R ADJ SNOW BANKS.**

**Pole P** – Warunki na drodze kołowania. W przypadku, gdy warunki na drodze kołowania raportowane są jako słabe, należy wpisać oznaczenie drogi kołowania oraz po spacji termin „SŁABY” (np.: TWY [n lub nn] SŁABY lub WSZYSTKIE DROGI KOŁOWANIA SŁABE[[7]](#footnote-7)).

**Przykład:**

**TWY C POOR.**

**Pole R** – Warunki na płycie postojowej. Gdy warunki na płycie postojowej są raportowane jako słabe, należy wpisać oznaczenie płyty postojowej oraz po spacji termin “SŁABY” (np.: PŁYTA POSTOJOWA [nnnn] SŁABY lub WSZYSTKIE PŁYTY POSTOJOWE SŁABY[[8]](#footnote-8)).

*Uwaga 1.– Płyty postojowe są różnie nazywane na różnych lotniskach (np. płyta 1, płyta cargo, płyta główna, płyta XXX, rampa wojskowa itd.). Oznaczenie płyty postojowej zawarte w SNOWTAM powinno być tożsame z opisem wskazanym w dokumentacji lotniska i/lub w AIP.*

**Przykład:**

**APRON 1 POOR.**

**Pole S** – Zmierzony współczynnik tarcia. W przypadku, gdy jest raportowany, należy wpisać zmierzony współczynnik tarcia oraz urządzenie użyte do pomiaru.

*Uwaga 1.– To Pole jest opcjonalne i powinno być raportowana tylko w Państwach, które wdrożyły program mierzenia współczynnika tarcia przy użycia zatwierdzonego przez Państwo urządzenia pomiarowego.*

*Uwaga 2.– Państwa podlegające regulacjom EASA nie są zobowiązane do raportowania współczynnika tarcia. W związku z tym w Polu S wpisuje się odpowiednio****NR****.*

**Pole T** – Uwagi tekstem otwartym.

# 5. PRZYKŁADY SNOWTAM

**Przykład 1:**

**GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX**

**170140 EADDYNYX**

**SWEA0150 EADD 02170135**

**(SNOWTAM 0150**

**EADD**

**02170055 09L 5/5/4 100/100/100 NR/03/03 WET/WET SNOW/COMPACTED SNOW**

**02170135 09R 5/2/2 75/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH 40)**

**Przykład 2:**

**GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX**

**170229 EADDYNYX**

**SWEA0151 EADD 02170225**

**(SNOWTAM 0151**

**EADD**

**02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW**

**02170135 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH**

**02170225 09C 2/3/3 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW**

**RWY 09L SNOW BANK R20 FM CL. RWY 09R ADJ SNOW BANKS. TWY B POOR. APRON NORTH POOR.)**

**Przykład 3:**

**GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX**

**170350 EADDYNYX**

**SWEA0152 EADD 02170345**

**(SNOWTAM 0152**

**EADD**

**02170345 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/SLUSH**

**02170134 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH**

**02170225 09C 2/3/3 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW 35**

**DRIFTING SNOW. RWY 09L LOOSE SAND. RWY 09R CHEMICALLY TREATED. RWY 09C CHEMICALLY TREATED.)**

**Przykład 4:**

**GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX**

**170440 EADDYNYX**

**SWEA0153 EADD 02170435**

**(SNOWTAM 0153**

**EADD**

**02170435 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/SLUSH**

**02170415 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH**

**02170400 09C 2/2/2 75/75/50 06/12/12 SLUSH/SLUSH/SLUSH 40**

**DRIFTING SNOW. RWY 09L LOOSE SAND. RWY 09L CHEMICALLY TREATED. RWY 09R CHEMICALLY TREATED. RWY 09C CHEMICALLY TREATED.)**

**Przykład 5:**

**GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX**

**170540 EADDYNYX**

**SWEA0154 EADD 02170535**

**(SNOWTAM 0154**

**EADD**

**02170535 09L 6/6/6 NR/NR/NR NR/NR/NR DRY/DRY/DRY**

**02170515 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH**

**02170500 09C 2/2/2 75/75/50 06/12/12 SLUSH/SLUSH/SLUSH 40**

**DRIFTING SNOW. RWY 09R CHEMICALLY TREATED. RWY 09C CHEMICALLY TREATED.)**

# 6. WNIOSKI

6.1. Należy zapewnić odpowiednie środki komunikacji pomiędzy władzami lotniska/operatorem lotniska, jako wytwórcy raportu o warunkach panujących na nawierzchni drogi startowej (RCR[[9]](#footnote-9)) a służbą AIS/NOF (Służba Informacji Lotniczej / Międzynarodowe Biuro NOTAM) - odpowiedzialną za rozpowszechnianie informacji w SNOWTAM – na podstawie informacji uzyskanych w RCR.

6.2. Opracowany przez zarządzającego lotniskiem raport o warunkach panujących na nawierzchni drogi startowej (RCR) przekazany do NOF, powinien zostać wstępnie zweryfikowany przez NOF - weryfikacja jakości zawartych w nim informacji powinna dotyczyć następujących zagadnień:

* sprawdzenie czy wszystkie wymagane informacje w Polach A, B, C, D oraz G (zgodnie z właściwością) zostały wypełnione
* sprawdzenie czy Pola E, F oraz G nie pozostały puste (niewypełnione) – wartości w tych częściach powinny być określone) oraz/lub czy uwzględniono zapis NR w przypadku, gdy informacja nie została zidentyfikowana
* sprawdzenie czy wymagania dotyczące konstrukcji/formularza SNOWTAM zawarte w dokumencie PANS-AIM zostały należycie zastosowane
* sprawdzenie czy informacje zawarte w komunikacie są zgodne z wyżej określonymi kryteriami   
  (w zakresie jednostek miar, formatu danych, itp.)
* sprawdzenie czy zawarte informacje są spójne/zgodne z innymi danymi źródłowymi (data/czas zgodnie z kalendarzem gregoriański/UTC, oznaczniki (wskaźniki) dróg startowych, dróg kołowania, płyt postojowych, szerokości oraz długości określone w AIP, itp.)

*Uwaga 1. – W przypadku stwierdzenia przez NOF konieczności dokonania wyjaśnień informacji zawartych w RCR, niezbędna współpraca powinna być zapewniona ze strony właściwej władzy lotnika/zarządzającego lotniskiem/operatora.*

*Uwaga 2. Zapewnienie zgodności/aktualności danych zawartych w RCR spoczywa na władzy lotniska, NOF zwykle nie jest w stanie sprawdzić czy informacje zawarte w komunikacie są prawidłowe/zgodne z rzeczywistymi warunkami panującymi na drodze startowej.*

*Uwaga 3. – NOF powinien zapewnić sprawdzanie jakości komunikatu na różnych etapach opracowania, w tym również przed wydaniem SNOWTAM, tak by mieć pewność że SNOWTAM zawiera wszystkie informacje, które zostały przekazane przez władze lotniska poprzez RCR.*

6.3. Personel NOF/AIS powinien posiadać odpowiednie przeszkolenie w zakresie nowego formularza SNOWTAM.

6.4. Należy zapewnić aktualizację oprogramowania / formularzy wykorzystywanych do wydawania / otrzymywania SNOWTAM (NOTAM/SNOWTAM system) – zgodnie z wymaganiami, celem zapewnienia możliwości wydawania, odbierania, przechowywania oraz wyszukiwania nowych formularzy SNOWTAM.

6.5. Należy zapewnić poprzez krajowy zespół do spraw implementacji GRF (w którego skład wchodzą m.in. przedstawiciele władz lotniska, ATS, władzy lotniczej danego kraju, użytkowników, AIS/NOF) wdrożenie odpowiedniej współpracy, świadomości, szkoleń, procesów oraz procedur umożliwiających właściwe działanie systemu.

6.6. Krajowy zespół do spraw wdrożenia GRF może podjąć decyzję o publikacji/opracowaniu Biuletynu Informacji Lotniczej (AIC) poprzez AIS celem *opisania podsumowania procesu implementacji oraz mechanizmów wdrożenia GRF, zwiększenia świadomości pomiędzy różnymi zainteresowanymi stronami poprzez przedstawienie informacji dot. GRF oraz nowego format SNOWTAM, uszczegółowienie odpowiedzialności poszczególnych zainteresowanych stron (lotniska, NOF, ATS, użytkowników itp), wyjaśnienia procesów współpracy pomiędzy NOF, ATS itp, określenia planu wdrożenia/harmonogramu, przygotowania testów systemu (jeśli jest taka potrzeba) oraz przedstawienie innych dodatkowych informacji które mogą być przydatne i które mogą ułatwić procedurę wdrożenia wymagań.*

*Uwaga 1. – Przykładowy wzór Biuletynu Informacji Lotniczej został przedstawiony w****Załączniku B*** *do niniejszego dokumentu. Niemniej, zawartość/treść biuletynu zależy od uzgodnień i wymagań określonych w danym państwie.*

# POWIĄZANE DOKUMENTY

* *Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Informacją Lotniczą* (PANS-AIM, Doc 10066);
* *Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Lotniska* (PANS-Lotniska, Doc 9981);
* *Załącznik 14 ICAO „*Lotniska”*, Tom 1 – Projektowanie lotnisk i eksploatacja;*
* *Ocena, pomiar i raportowanie warunków na nawierzchni drogi startowej* (ICAO Okólnik 355).

# Załącznik A: Często zadawane pytania/sprawy związane z formularzem SNOWTAM oraz zasady/podejście EAD

*(fragmenty zaznaczone na czerwono dotyczą kwestii AIS, które wymagają natychmiastowej uwagi)*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp** | **Pytanie / Problem** | **Komentarz / wstępna analiza** | **Uwagi**  **(Wpływ, jeśli sprawa nie zostanie rozwiązana)** | **Sposób podejścia i stanowisko EAD dotyczące wdrożenia** |
| 1 | Poprzedni formularz SNOWTAM (dostępność po 5 listopada 2020) – Czy we wszystkich Państwach będzie obowiązywał nowy formularz SNOWTAM? | Powiązanie z punktem 2 | Możliwość odstąpienia przez niektóre regionalne krajowe bazy danych AIS oraz użytkowników, w przypadku, gdy niektóre państwa po 5 listopada 2020 nadal będą korzystały ze “starych” poprzednich formularzy SNOWTAM | Dla klientów biznesowych EAD (B2B oraz B2C), dostępny będzie TYLKO nowy formularz. Dla pozostałych klientów (WW SNOWTAM przekazywany poprzez AFTN), EAD będzie również akceptowany w starym formacie, który będzie automatyczne konwertowany na nowy format w następującej postaci:  - nagłówek SNOWTAM w tym jego numer  - Pole A) – Wskaźnik Lokalizacji Lotniska  - Pole B) – Data/czas wykonania oceny (bez powtórzeń)  - Pole C) – oznakowanie drogi startowej RWY (bez powtórzeń)  - kopia oryginalnego tekstu SNOWTAM, od Pole B) do Pole T) – Uwagi opisowe  - brak walidacji/oceny  Przykłady procedowania starego formularza:  Oryginalny SNOWTAM **starego** formatu  SWED0012 EDDK 11042330 (SNOWTAM 0012  A) EDDK  B) 11042330 C) 14L F) 2/2/2 G) 30/30/40 H) 5/5/5  B) 11042325 C) 14R F) 5/5/5 G) 30/30/40 H) 3/3/3  B) 11042320 C) 07 F) 5/5/5 G) 40/30/30 H) 2/3/2 R) 2 S) 12300800  T) RWY CONTAMINATION 100 PERCENT. SNOW REMOVAL IN PROGRESS)  SNOWTAM automatycznie zapisany w EAD  SWED0012 EDDK 11050145  (SNOWTAM 0012 EDDK  11050145 14L  THIS SNOWTAM WAS PUBLISHED BY ORIGINATOR IN OLD FORMAT. SNOWTAM STORED IN EAD DATABASE WITHOUT ANY VALIDATION CHECKS. TEXT PROVIDED FOR SAFETY REASON ONLY. QUOTE  B) 11042330 C) 14L F) 2/2/2 G) 30/30/40 H) 5/5/5  B) 11042325 C) 14R F) 5/5/5 G) 30/30/40 H) 3/3/3  B) 11042320 C) 07 F) 5/5/5 G) 40/30/30 H) 2/3/2 R) 2 S) 12300800  T) RWY CONTAMINATION 100 PERCENT. SNOW REMOVAL IN PROGRESS) UNQUOTE |
| 2 | Ogólnoświatowe wprowadzenie status monitorowania oraz raportowania | W jaki sposób państwa będą planowany oraz wdrażały nowy status (powiązane z punktem 1 powyżej). Istnieje propozycja wprowadzenia panelu on-line umożliwiającego monitorowanie działań państw. | Działanie takie może doprowadzić do powstania okoliczności opisanych w punkcie 1 powyżej. To może z kolei doprowadzić do braku ujednolicenia wdrożenia wymagań w różnych państwach. |  |
| 3 | Koncepcja przejścia => o godzinie 00.00 UTC, 5 listopada 2020  - Co się stanie z ważnością/aktualnością SNOWTAM wydanych 4 listopada ?  - od dnia 5 listopada – 8H (zamiast 24H)  - jaka będzie ważność/aktualność SNOWTAM, które zostały wydane w poprzednim „starym formacie” sprzed 5ego listopada 2020? | Od dnia 5 listopada 2020 od godziny 0000 UTC, wszystkie SNOWTAM-y będą ważne/aktualne przez czas 8 godzin.  Państwa powinny wydawać stare formularze SNOWTAM do końca dnia 4 listopada 2020 (2359 UTC), po tym czasie należy wydawać nowe formularze SNOWTAM (zaraz po godzinie 0000 UTC). Założenie takie powinno być wyjaśnione przez ICAO oraz opisane w materiałach wytycznych. | W przypadku braku podjęcia działania, od 5 listopada 2020 będą obowiązywały dwa formularze SNOWTAM – stary i nowy format, to z kolei może prowadzić do pominięcia niektórych starych SNOWTAM-ów (ponieważ system będzie wymagał nowych zasad zaraz po godzinie 0000 UTC).  Zagadnienie to jest opisane w “Wytycznych dot. wydawania SNOWTAM", paragraf. 3.3 uwaga 2. | Po dniu 5ego listopada, ważność/aktualność SNOWTAM w EAD będzie wynosić 8H bez rozróżnienia na wydany formularz. Mając to na uwadze SNOWTAM-y będą automatycznie unieważnianie (nie pojawią się w PIB) po 8 godzinach określonych na podstawie czasu określonego w skróconym nagłówku.  **EAD Koncepcja okresu przejściowego**  EAD rozpocznie transponowanie zebranych starych formularzy SNOWTAM dzień przed datą przejścia na nowy system. Automatyczna konwersja zostanie poprzedzona procesem opisanym w punkcie 1 powyżej. Automatycznie przekonwertowane formularze SNOWTAM zostaną zebrane w bazie danych, ale nie zostaną przekazane do dalszego procedowania ( nie pojawią się na liście opublikowanych SNOWTAM, ani w PIB) do czasu aktywowania nowego format. Gdy tylko nowy format zostanie aktywowany system wykorzysta wcześniej przekonwertowany SNOWTAM do dalszego procedowania (np. będzie on zapisany na liście SNOWTAM oraz wykorzystany w PIB).  Ponieważ przekonwertowane SNOWTAM-y (np. nowe) są ważne/aktualne przez 8 godzin, stare SNOWTAM-y wygenerowane więcej niż 8 godzin przed terminem aktywacji nowych wymagań (00.00 UTC, 5 listopad 2019) nie będą już ważne przed datą aktywacji (bez względu na ich 24 godzinną ważność w czasie ich generowania).  SNOWTAM-y wygenerowane po 5 listopada 2019 zostaną automatycznie zastąpione i unieważnione SNOWTAM-i mającymi zastosowanie dla danego lotniska bez względu na format:  • nowym SNOWTAM-em wygenerowanym po 5.11.20, który zastąpi również stary/przekonwertowany/nowy formularz dla tego samego lotniska;  • stare SNOWTAM-y procedowane jako konwertowane po 5.11. 20 zastąpią również stare/przekonwertowane/nowe formularze SNOWTAM dla danego lotniska. |
| 4 | Powtarzalność informacji zawartych w części dot. orientacji sytuacyjnej (ograniczenie specyfikacji ICAO). Brak jest jasnych wskazówek dotyczących powtarzania pozycji w części świadomość sytuacyjnej, z wyjątkiem poniższej uwagi:  *„3. Informacje z sekcji dot. orientacji sytuacyjnej należy powtarzać dla każdej drogi startowe, drogi kołowania i płyty postojowej. Należy je powtarzać, jeśli mają zastosowanie, w przypadku, gdy mają być podane.”*  (uwaga nr 3 z wzoru formularza SNOWTAM).  Zapisy te umożliwiają mnogość różnych interpretacji | Opcja 1. Powtórzenia całej grupy informacji od Pola I) do Pola S) dla każdej drogi startowej osobno.  - tylko pewne części w sekcji oceny operacyjnej dotyczą drogi startowej, niektóre nie (np. Pole N, P, R).  Opcja 2. Powtórzenie każdej części (Pole I) dla każdej dróg startowych, następnie kolejnej informacji dla innej drogi startowej – aż do Pola S).  - Pole od I) to S) pojawia się część po części (zgodnie z kolejnością) ale każda z części jest powtarzana dla każdej z dróg startowych.  Opcja 3. Części pojawiają się bez szczególnej kolejności (z wyłączeniem Pola T – jako ostatniej).  - Opcja 3 zapewnia największą elastyczność i jest najbardziej preferowana, częściowo zawiera przykłady opisane w opcji 1 oraz 2. | Jeśli nie zostanie to wyjaśnione, może zaistnieć stosowanie różnej kolejności zapisów w części dot. oceny operacyjnej, co z kolei może prowadzić do trudności dla odbiorów w odczytywaniu/rozumieniu komunikatów. Zagadnienie to zostało opisane w „Wytycznych dot. wydawania SNOWTAM” w paragrafie 3.9. | Przychodzące SNOWTAM-y  EAD będzie akceptowało każdą kolejność zapisów w części dot. oceny operacyjnej otrzymywanych SNOWTAMów.  Wychodzące SNOWTAM-y  Tekst w sekcji dot. oceny operacyjnej będzie automatycznie wytwarzany zgodnie z poniższą strukturą:  **1. Grupa dot. drogi startowej**  Informacje dot. drogi startowej powtarzane dla grupy. W przypadku przekazania informacji dla większej ilości dróg startowych, wynik będzie opracowany dla każdego z oznacznika drogi startowej (rosnące liczby, takie same liczby w kolejności L, C, R)  (np. informacje dla 09L, 09C, 09R).  Uwaga: Pole I) (Ograniczona/skrócona długość drogi startowej) może również odnosić się do drugiego/innego kierunku drogi startowej (nie niższej cyfry). Pole I), jednakże może nadal odnosić się do tej samej grupy jak inne części (mimo iż stosowana jest niższa cyfra).  **2. Zwały śniegu**  Uwaga dotycząca zwałów śniegu (Pole J)) jest zwarta tylko raz, gdyż dotyczy nie tyko drogi startowej. Niemniej zależy to od parametrów system EAD  {SNOWTAM\_2020\_DRIFTING\_PER\_RWY}. Jeśli parametry wartości odnoszą się do zmiennej "N" lub "Y", wtedy Pole J) jest generowana dla każdej z grup dróg startowych jako tożsamy tekst:  RWY nn [L] or nn [C] or nn [R] DRIFTING SNOW  **3.**  **Grupy dróg kołowania**  Jeśli Pole N) oraz P) jest określona dla dróg kołowania, informacje te zostaną przedstawione w kolejności. Dla niepowiązanych Pola N) oraz P), Pola N) będą przedstawione w pierwszej kolejności, a następnie Pola P). Ma to również zastosowanie w przypadku gdy Pole P) dotyczy wszystkich dróg kołowania o charakterystyce SŁABA/ ALL TWYS POOR.  Taka kolejność zostanie również zachowana dla oznaczników dróg kołowania, w tym przypadku zapis ALL TWYS POOR będzie ostatnią częścią.  **4.** **Grupy płyt postojowych**  **5.** **Pole S)**  **6.** **Pole T)** |
| 5 | Pole J) nakazuję po prostu wpisywanie "DRIFTING SNOW" (gdy zostanie zidentyfikowany) bez wskazywania oznacznika drogi startowej. Jednakże, Pole K) nakazuje wpisanie mniejszego oznacznika drogi startowej w przypadku zidentyfikowania "LUŹNY PIASEK" (w przypadku, gdy “LUŹNY PIASEK zostanie zidentyfikowany na drodze startowej). Jaki jest powód ku takiemu rozróżnieniu dwóch wyżej opisanych przypadków – jeden z identyfikacją drogi startowej, drugi bez identyfikacji?  Odniesienie do*.: PANS-AIM 10066, Dodatek 4 SNOWTAM Formularz zastosowanie od 5 listopada 2029, instrukcja dla Pola J) oraz K)* | Czy oznacznik drogi startowej jest wymagany dla sformułowania zwały śniegu (jak i dla sformułowania luźny piach)? (To zagadnienie powiązane jest z punktem 6 powyżej). | Nawiewany śnieg to cząstki/patki śniegu wznoszone przez wiatr na niewielkie wysokości od powierzchni (definicja WMO).  Nawiewany śnieg odnosi się do lotniska (całego pola ruchu naziemnego) nie tylko konkretnej drogi startowej  Zagadnienie to zostało omówione w "Wytycznych dot. wydawania SNOWTAM", paragraf. 4 sekcja 2 Pole J. | EAD wdroży w systemie parametr {SNOWTAM\_2020\_DRIFTING\_PER\_RWY}. Z definicji ten parapet będzie ustawiony w trybie "N". W takim przypadku, informacja dotycząca zasp/zwał śniegu/DRIFTING SNOW (Pole J)) będzie miała zastosowanie tylko w przypadku, gdy nie dotyczy to konkretnej drogi startowej.  Jeśli ICAO zdecyduje, że identyfikator drogi startowej RWY będzie musiał być zawarty, wtedy parametr w systemie EAD będzie zastąpiony z definicji "N" na "Y" i w takim przypadku Pole J) będzie generowane dla każdej grupy dróg startowych z tą samą strukturą tekstu dla danej części: RWY nn [L] or nn [C] or nn [R] DRIFTING SNOW |
| 6 | Skrócony nagłówek – geograficzny wskaźnik danego państwa.  SWAA\* numer seryjny**/** np. LF = FRANCJA  W przypadku trzech państw (Australia, Kanada oraz USA) skrót ten odnosi się tylko do jednej litery - odpowiednio: C (Canada), Y (Australia), K (USA).  Jaka dodatkowa litera będzie stosowana w przypadku tych trzech państw - Kanady, Australii i USA? | -"X" mógłby być zastosowany jako druga litera dla Kanady (CX) oraz Australii (YX).  - dla USA->KX nie może mieć zastosowania ze względu na obecnie stosowany inny skrót przez NOF.  Niezbędne jest wyjaśnienie ze strony ICAO. | Może to powodować potencjalne odrzucenie SNOWTAM-ów.  Rzeczone państwa (Australia, Kanada oraz USA) powinny odnieść się do tematu. | EAD zaleca stosowanie "X" jako drugiej litery w przypadku Kanady (CX) oraz Australii (YX). W przypadku USA -> KX nie może mieć zastosowania – ze względu na inne procedury NOF. |
| 7 | Oznakowanie/wskaźniki płyt postojowych/dróg kołowania:  - Jakie oznakowania są dozwolone?  i. alfanumeryczne  ii. symbole (łącznik, podkreślnik, spacja, itp)  - Czy określony jest limit długości (jak w przypadku AIXM)? | Przykłady z różnych AIP: Płyta postojowa: APRON, APRON 2, APRON II, SAULT COLLEGE APRON, 1, II, IV, APRON II (MNR), CANADIAN WARPLANE HERRITAGE MUSEUM APRON, 51B, DE-ICING, APRON  MAINTENANCE\_WEST, APRON (POS. 26-28)  Drogi kołowania: TWY, TWY A, TWYA, TWY1, TWY 1, A2, A, B-1, WEST, BA, K4 CATIII-RWY, NNORTH, D THR24-RWY14L, B NORTH 10/28, 08/26, W II, TWY C10/STAND102, TWY-1 | Może to powodować potencjalne odrzucenie SNOWTAM-ów.  Zagadnienie to zostało opisane w „Wytycznych dot. wydawania SNOWTAM", paragraf 4 sekcja 2 Pole R.  Zalecenie: wypełnienie tej części formularza powinno mieć charakter elastyczny, akceptowane powinny być zarówno opisy alfanumeryczne jak i symbole. | EAD będzie akceptowało tylko opisy spójne z AIS. Oznacza to, że oznaczniki/wskaźniki płyt postojowych/dróg kołowania powinny być takie same jak te zastosowane w EAD SDO {krajowych AIP}. |
| 8 | Wydaje się, że istnieje brak spójności w zapisach dot. opisu warunków na całej długości drogi startowej (Pole G), gdyż opis warunków dla każdej 1/3 długości drogi startowej wymagany jest obowiązkowo tylko w przypadku gdy RWYCC wynosi od 1-5 )i opisu obowiązkowego dla każdej drogi startowej. Pytanie brzmi: kiedy/w jakich warunkach opis każdej 1/3 długości drogi startowej (Pole G) jest obowiązkowo wymagany? | PANS AIM (opis zawarty w PANS AIM)  - zgodnie z informacjami zawartymi w formularzu SNOWTAM –Pole G) ma charakter obowiązkowy i nie warunkowy (patrz Pole G formularza)  - opis Pola G również odnosi się do obowiązku wypełnienia informacji i jej bezwarunkowości (patrz uwaga do Pola G formularza)  - ogólny opis również informuje o konieczności i obowiązku wypełnienia Pola G, ale wprowadza zapis w nawiasie odnoszący się do warunkowości wypełnienia informacji  - PANS Lotniska opisuje konieczność wypełnienia części G bez wprowadzenia możliwości warunkowania informacji.  W związku z czym niezbędne jest stanowisko wyjaśniające przedstawione przez ICAO (jeśli wypełnienie powinno mieć charakter obowiązkowy, bez możliwości warunkowania – w takim przypadku również w całości dokumentów w tym w PANS AIM również. | Zapisy te mogą wprowadzać wątpliwości interpretacyjne dla AIS/NOF.  Zalecenie: Pole G powinna mieć charakter obowiązkowego wypełnienia tylko w przypadku gdy RWYCC wynosi od 1 do 5. Takie minimum wymagane jest w PANS AIM, jednakże państwa mogą zdecydować się na konieczność raportowania wszystkich przypadków (również o wartościach RCC 0 do 6. | W opinii EAD, Pole G powinna być wymagana obowiązkowo bez rozróżnienia na wartość RWYCC. |
| 9 | Potrzeba wzoru (przykładu) dla Biuletynu Informacji Lotniczej – AIC dla AISP w celu ogłoszenia planu działania oraz szczegółów dot. wdrożenia GRF oraz nowego formularza SNOWTAM | AIC będzie efektywnym sposobem do wykorzystania przez państwa celem określenia ich wspólnego krajowego planu działania oraz podjęcia wymaganych współpracy pomiędzy różnymi zainteresowanymi podmiotami. Dostarczy również ICAO możliwości monitorowania sytuacji w różnych państwach. Będzie również pełnić efektywną funkcję dla użytkowników. Niektóre państwa już rozpoczęły opracowywanie harmonogramu AIC. Możliwe jest podjęcie wspólnych działań z państwami w celu wypracowania ogólnego harmonogramu. | Brak świadomości po stronie zainteresowanych podmiotów odnośnie wdrażania. Niektóre państwa już opracowały projekt Biuletynu Informacji Lotniczej – który mógłby posłużyć innym państwom jako wzór.  Przykład wzoru AIC zostanie przedstawiony w załączniku B do “Wytycznych do wydawania SNOWTAM". |  |
| 10 | Potrzeba opracowania wytycznych (jako części Doc 8126 lub innego rodzaju wytycznych) opisujących wdrożenie zasad oraz oczekiwań dot. nowego formularza SNOWTAM oraz szczegółów działania | Jako pierwszy krok (szybkie działanie), powinien być stworzony zwięzły dokument (działanie realizowane przez grupę ochotników) zawierający opis poniższych zagadnień: - brakujące kody z formularza SNOWTAM oraz wyjaśnienia dotyczące zagadnień takich jak – opis poszczególnych elementów formularza SNOWTAM; - informacje dot. wytycznych na temat wdrażania zmian. Dokument ten powinien być opublikowany przez ICAO, ze względu na wysoki priorytet działania powinna być zapewniona szybka ścieżka działania (dokument powinien powstać nie później niż w grudniu 2019 roku). Kolejnym krokiem powinno być zawarcie odpowiednich zapisów przez ICAO w dokumentach PANS AIM oraz Doc 8126, według właściwości. | Brak zrozumienia oraz posiadania wystarczającej wiedzy oraz informacji przez personel NOF może prowadzić do braku-wdrożenia lub trudności dla AISP.  Opracowanie "Wytycznych do wydawania SNOWTAM" stanowiłoby bazę do określenia w przyszłości zapisów w DOC 8126. |  |
| 11 | Istnieje potrzeba opracowania materiału/dokumentów szkoleniowych oraz dedykowanych szkoleń dla personelu AIS | ACI opracowało kurs/szkolenie dla operatorów lotnisk.  IATA opracowuje kurs/szkolenie dla przewoźników lotniczych.  Nie powstał dedykowany kurs dla AIS. ICAO opracowało półdniowy kurs komputerowy (powinien być lada moment dostępny/rozważane jest również opracowanie kursu tradycyjnego – w sali szkoleniowej). Grupa ochotników (wspomniana w pkt. 10) mogłaby opracować materiały szkoleniowe opierając się na wymaganiach określonych w PANS AIM oraz PANS Lotniska, oraz opracowywanych wyżej opisanych wytycznych. | Brak wystarczającej wiedzy po stronie personelu AIS oraz trudności we wdrażaniu (podniesione przez przedstawicieli wielu krajowych AISP).  Opracowanie “Wytycznych dotyczących wydawania SNOWTAM było by pomocnym działaniem. | Należy rozważyć opracowanie szkolenia on-line organizowanego przez EUROCONTROL dotyczące ogólnych informacji związanych z nowymi zmianami w zakresie SNOWTAM. |
| 12 | Ważność/aktualność formularza SNOWTAM po dniu 5 listopada 2020 wynosi 8 godzin, a poprzednio cykl wynosił 24 godziny. Publikacja PANS AIM, ocean obydwóch formularzy SNOWTAM (tego do 5 listopada oraz drugiego po 5 listopadzie 2020) jest określona jako 8 godzinna (prawdopodobnie błąd czeski/drukarski) odniesienie do *Ref.: PANS-AIM Doc 10066, Dodatek 4 SNOWTAM Formularz (zastosowanie do 4 listopada 2020), strona Dodatku 4-2, 1. Informacje ogólne - Pole d)* | Część ta dotyczy okresu 24 godzin. Jest to z pewnością błąd drukarski. |  |  |
| 13 | Informacje dodatkowe/ warunkowe, Pole E), F):  Jakie informacje powinny być zapisane w zakresie pozostałych trzecich części drogi startowej, jeśli stan drogi startowej dotyczy tylko pewnej jej części (a pozostałe dwie części są czyste/suche)?  Przykład: C) Droga startowa/Runway 09 D) RWYCC 6/6/5, G)  DRY/DRY/STANDING WATER: Pytanie dotyczy Pola E) oraz F): E) ?/?/100, F) ?/?/04  *Odniesienie.: PANS-AIM Doc 10066,Dodatek 4 SNOWTAM Formularz zastosowanie od 5 listopada 2020, Instrukcje 2.Pole E) Uwaga 1 i 2; Pole F) Uwaga 1 i 2* | Zgodnie z informacjami zawartymi w PANS AD, Pole E nie jest raportowana w przypadku, gdy 1/3 długości drogi startowej jest sucha lub w mniej niż 10% pokryta zanieczyszczeniem. Przykład 25/50/100.  NR/50/100w przypadku, gdy zanieczyszczenie pokrywa mniej niż 10% pierwszej z trzech części długości drogi startowej, 25/NR/100 w przypadku, gdy zanieczyszczenie pokrywa mniej niż 10% środkowej 1/3 części drogi startowej a 25/50/NR w przypadku, gdy zanieczyszczenie pokrywa mniej niż 10% ostatniej trzeciej części długości drogi startowej. | Problem rozwiązany (sprawa zamknięta). |  |
| 14 | Pole F) (Głębokość zanieczyszczenia): Pole odnoszące się do stanu drogi startowej jest niejasne w kontekście głębokości zanieczyszczenia poniżej minimalnej wartości dla błota pośniegowego, mokrego śniegu oraz suchego śniegu. Które wartości powinny być zapisane w Polu F) oraz G). *Odniesienie .: PANS- Lotniska I-I-13 Tabela II-I-2, Uwaga 1-3* | Zgodnie z PANS AD, raportowana wartość może być poniżej w przypadku istotnych zmian. Poniżej opisano przykłady z Doc 9981:  04/06/12 [WODA STOJĄCA  02/04/09 [BŁOTO POŚNIEGOWE]  02/05/10 [MOKRY ŚNIEG lub MOKRY ŚNIEG NA ...  02/20/100 [SUCHY ŚNIEG lub SUCHY ŚNIEG NA …] | Problem rozwiązany (sprawa zamknięta). |  |
| 15 | Ważność/aktualność 8 godzinna: Nie jest jasne czy seria SNOWTAM-ów powinna zostać zakończona ostatecznym/końcowym SNOWTAM-em informującym o suchej drodze startowej "DRY - RWYCC 6",czy jeśli SNOWTAM nie będzie wydawany po 8 godzinach, czy oznaczać to będzie że droga nie jest już zanieczyszczona. Jaka jest ważność status zanieczyszczenia jeśli nie został wydany po 8 godzinach? *Odniesienie.: PANS- Lotniska Doc 9981, Część II, Rozdział 1 zastosowanie od 5 listopada 2020, 1.1.3.2* | Albo zakończeniem warunków stanu drogi startowej jest wydanie SNOWTAM odnośnie RWYCC 6, albo SNOWTAM traci ważność po 8 godzinach. Jeśli kolejny SNOWTAM nie jest wydany po 8 godzinach, poprzedni SNOWTAM otrzymuje status "nieaktualności" i w domyśle powinno być rozumiane, że nie ma już zanieczyszczenia na drodze startowej. | Problem rozwiązany (sprawa zamknięta). |  |
| 16 | Nowy formularz SNOWTAM opracowany przez ICAO nie jest przystosowany do ręcznego wypełniania (spowodowane brakiem miejsca do wypełnienia). W jaki sposób ręczne wypełnianie powinno być realizowane np. w Polu G), lub w przypadku konieczności opisania kilku zagadnień w części dot. orientacji operacyjnej *Odniesienia.: PANS-AIM Doc 10066, Dodatek 4 SNOWTAM formularz mający zastosowanie od 5 listopada 2020* | Zarządzający/operator lotniska powinien określić swój własny formularz raportu warunków drogi startowej (Runway Condition Report - RCR) celem zbierania informacji dotyczących warunków na drodze startowej (na podstawie wymagań GRF.  W przypadku, gdy RCR jest wypełniony powinien być przesłany do NOF. Formularz RCR powinien być zgodny z formularzem SNOWTAM (tak by był łatwo rozpoznawalny dla personelu NOF oraz łatwy do kopiowania celem opracowania formularzu SNOWTAM przez personel NOF).  Z kolei po stronie NOF, powinno być zapewnione, że system NOTAM/ SNOWTAM będzie uaktualniony i zgodny z nowym formularzem celem zaakceptowania przez nowe podmioty.  ICAO może opracować wzór formularza RCR dl a zarządzającego/operatora lotniska.  ACI określiło projekt formularza RCR | Zagadnienie dotyczy zarządzającego/operatora lotniska (a nie AIS/AIM). |  |
| 17 | Sformułowanie "SNOWTAM" zdaje się nie mieć zastosowania do warunków na drodze startowej związanych z obecnością wody/zastoisk wody czy luźnego piasku – zwłaszcza dla regionów gdzie nie występuje śnieg, w związku z czym SNOWTAM nigdy nie był raportowany. Proponuje się stworzenie sformułowania odnoszącego się do stanu drogi startowej bardziej adekwatnego niż to obecnie zaproponowane. | Nowy SNOWTAM może być również wydany w przypadku stojącej wody nie koniecznie spowodowanej przez warunki związane z obecnością śniegu. Jednakże, nie ma obecnie zamysłu powoływania nowego rozwiązania/skryptu.  IMP (WG-A) obecnie opracowuje przegląd system NOTAM. WG-A powinno być poinformowane o tym komentarzu. | Nie jest to pilny problem do rozwiązania (ale grupa IMP w przyszłości powinna zająć się rozwiązaniem w przyszłości tego zagadnienia). |  |
| 18 | Pole F) (Głębokość luźnego zanieczyszczenia): Istotne zmiany dla zastojów wody oraz błota pośniegowego. Jaki jest powód zwiększonego limitu istotnych zmian? Jakie działania powinny zostać podjęte, gdy zmiany są większe niż przewidywane limity? *Odniesienia.: PANS-Lotniska II-I-13 Tabela II-I-2* | Niezbędne jest wyjaśnienie. | Zagadnienie to dotyczy zarządzającego/operatora lotniska (a nie AIS/AIM). |  |
| 19 | Pole G) (Opis Zanieczyszczenia): Jest zrozumiałym, że różne rodzaje zanieczyszczenia mogą być zidentyfikowane na różnych częściach drogi startowej. Nie jest jednoznacznie wyjaśnione czy istnieje możliwość wpisywania różnych warunków na różnych częściach drogi startowej. Jeśli jest taka możliwość (w odróżnieniu od naszych przypuszczeń), w jaki sposób warunki te powinny być opisane? (Syntax!)  *Odniesienia.: PANS-AIM Doc 10066, Dodatek 4 SNOWTAM Formularz mający zastosowanie od 5 listopada 2020, Instrukcja dla Pola G)* | Raportowane powinno być to zanieczyszczenie, które powoduje największe zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczych na drodze startowej (definicje/akronimy).  (W Okólniku ICAO 355, paragraf 4.47, opisano bardziej szczegółowo rodzaje zanieczyszczeń. | Problem został częściowo rozwiązany. |  |
| 20 | Pole I) – Skrócona długość drogi startowej: warunkowo: tylko w przypadku, gdy NOTAM został opublikowany z nowymi informacjami dotyczącymi długości deklarowanych. Czy oznacza to, że do NOTAM zawierający nowe długości dróg startowych musi być dodatkowo wydany do SNOWTAMu, jeśli informacje dotyczą całej długości drogi startowej, czy oznacza to, że zmniejszone długości drogi startowej powinny być opisane w przypadku, gdy NOTAM był opublikowany dot. zmniejszonych długości drogi startowej (suchej drogi startowej)?  *Odniesienie: PANS-AIM Doc 10066, Dodatek 4 SNOWTAM Formularz mający zastosowanie od 5 listopada 2020, Instrukcje do Pola I), zwłaszcza uwaga do Pola.* | Z zapisu w uwadze do Pola I) można wnioskować, że: w przypadku, gdy długość drogi startowej została ograniczona/skrócona ze względu na zamknięcie jej części (jako rezultat nieusuniętego zanieczyszczenia drogi startowej), SNOWTAM powinien być wydany dla nowej długości drogi startowej (Pole I) dodatkowo NOTAM powinien być wydany razem ze SNOWTAMem celem określenia nowych długości deklarowanych. SNOWTAM nie jest wynikiem/konsekwencją wydania NOTAM (i vice versa). Oba formularze powinny być wydane, jako konsekwencje zamknięcia części drogi startowej ze względu na zanieczyszczenie. Zapis zastosowany przez ICAO może wprowadzać niezrozumienie (informacja dla ICAO do podjęcia ewentualnych zmian). | Problem został częściowo rozwiązany. |  |
| 21 | ZMIERZONY WSPÓŁCZYNNIK TARCIA (Pole S)  a. W celu rozróżnienia Pola S) od Pola T) (tekst) w trakcie procedowania SNOWTAM, istotnym jest określenie format wypełniania Pola S. Obecnie w Załączniku 15 określono zapis pojedynczych wartości każdej z części drogi startowej oddzielone ukośnikiem (/): 5/5/5. Czy format ten pozostaje bez zmian? | Systemy elektroniczne powinny mieć zdefiniowany format dla Pola S tak by nie był mylony z Polem T. Wyjaśnienie będzie wymagane na poziomie ICAO. | Brak spójności w rozpoznawaniu i analiza komunikatów SNOWTAM |  |

# Załącznik B: Przykładowy szablon Biuletynu Informacji Lotniczej (AIC)

NAGŁÓWEK AIC

AIC

n / 2020

1 XXX 20

**TEMAT: WDROŻENIE NOWEGO GLOBALNEGO FORMATU RAPORTOWANIA (GRF)**

### 1. WSTĘP:

1.1. Zaproponowana przez ICAO metodologia oceny i raportowania warunków panujących na nawierzchni drogi startowej, ogólnie znana, jako globalny format raportowania (Global Raporting Format - GRF), wprowadza zharmonizowane sposób oceny oraz raportowania warunków panujących na nawierzchni drogi startowej oraz jednocześnie umożliwia usprawnienie możliwość oceny przez załogi samolotów możliwości startu i lądowania.

Idea GRF, mająca zastosowanie od dnia 5 listopada 2020 roku, została opisana w zmianie 13B do Załącznika 14 ICAO – *Lotniska*, *Tom I* – *Projektowanie i eksploatacja lotnisk*, Załącznika 3 – *Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej;* Załącznika *6* – *Eksploatacja statków powietrznych, Tom* *I* – *Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy – Samoloty* oraz *Tom* *II – Lotnictwo ogólne – Samoloty;* Załącznika 8 – *Zdatność do lotu statków powietrznych;* Załącznika 15 – *Służby Informacji Lotniczej* oraz *Procedur Służb Żeglugi Powietrznej (PANS):* *Lotniska* (PANS – Aerodromes, Doc 9981), *Zarządzanie Informacją Lotniczą* (PANS-AIM, Doc 10066) oraz *Zarządzanie Ruchem Lotniczym* (PANS-ATM, Doc 4444).

Dodatkowo, zagadnienia te zostały opisane w uzupełniających dokumentach: Okólnik 355, *Ocena, pomiar i raportowanie warunków na drodze startowej* oraz w Podręczniku Doc 10064 *Instrukcja działania samolotu* (w opracowaniu).

### 2. PRZEPŁYW INFORMACJI:

**Operator Lotniska** ocenia warunki nawierzchni na drogach startowych – w tym obecność zanieczyszczeń dla każdej 1/3 długości drogi startowej i raportuje je w ramach ujednoliconego raportu o warunkach panujących na nawierzchni drogi startowej (RCR)

**Operatorzy statków powietrznych**   
używają przedmiotowych informacji w połączeniu z danymi na temat osiągów samolotu otrzymanymi od producenta statków powietrznych w celu określenia czy operacja startu lub lądowania może być wykonana w sposób bezpieczny i dostarczają raport specjalny dotyczący hamowania na drodze startowej, tzw. AIREP.

**Służba Informacji Lotniczej (AIS)** dostarcza informacje otrzymaną w ramach RCR i przekazuje do zainteresowanych odbiorców (SNOWTAM)

**Służby Ruchu Lotniczego (ATS)** przekazują informacje otrzymane w RCR do zainteresowanych odbiorców (radio, ATIS) oraz otrzymują raporty specjalne z powietrza

2.1 **Zbieranie informacji**: operator lotniskajest odpowiedzialny za ocenę warunków na każdej 1/3 długości drogi startowej i opracowanie raportu o warunkach panujących na nawierzchni drogi startowej (RCR). Raport ten zawiera kod określający warunki na drodze startowej (RWYCC) oraz informacje, które opisują warunki na nawierzchni drogi startowej: zanieczyszczenia, głębokość, pokrycie każdej 1/3 długości drogi startowej itp., oraz pozostałe istotne informacje.

Kod ten jest określony na podstawie matrycy określającej warunki na drodze startowej (Runway Condition Assessment Matrix - RCAM) i jest związany z procedurami jego obniżania i uaktualniania.

*Uwaga – Szczegóły dotyczące globalnego formatu raportowania (GRF) są opisane w dokumencie Procedury Służb Żeglugi Powietrznej (PANS) – PANS - Lotniska, Doc 9981) oraz Okólniku ICAO 355 „Ocena, pomiar i raportowanie warunków na nawierzchni drogi startowej”.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Matryca określająca warunki na drodze startowej (RCAM[[10]](#footnote-10))** | | | |
| **Ocena** | | **Kryteria oceny obniżenia poziomu** | |
| **Kod określający warunki na drodze startowej** | **Opis nawierzchni drogi startowej** | **Hamowanie samolotu lub ocena kontroli sterowania** | **Raport pilota z hamowania na drodze startowej** |
| **6** | • SUCHO | – | – |
| **5** | • SZADŹ  • MOKRO (Nawierzchnia drogi startowej pokryta jest widocznym zawilgoceniem lub wodą do 3 mm głębokości włącznie)  ***Głębokość do 3 mm włącznie:***  •TOPNIEJĄCY ŚNIEG  • SUCHY ŚNIEG  • MOKRY ŚNIEG | Hamowanie w normie zastosowanych procedur i ocena sterowania w normie. | DOBRY |
| **4** | ***–15°C lub poniżej temperatury na zewnątrz:***  • UBITY ŚNIEG | Hamowanie lub ocena sterowania pomiędzy Dobry/Średni. | DOBRY do ŚREDNI |
| **3** | • MOKRO (droga startowa „śliska mokra”)  • SUCHY ŚNIEG lub MOKRY ŚNIEG (o jakiejkolwiek głębokości) NA UBITYM ŚNIEGU  ***Powyżej 3 mm głębokości:***  •SUCHY ŚNIEG  • MORKY ŚNIEG  ***Temperatura na zewnątrz powyżej –15°C:***  • UBITY ŚNIEG | Hamowanie samolotu jest widocznie obniżone LUB ocean kontroli sterowania jest widocznie obniżona. | ŚREDNI |
| **2** | ***Powyżej 3 mm głębokości wody lub topniejącego śniegu:***  • STOJĄCA WODA  • TOPNIEJĄCY ŚNIEG | Hamowanie samolotu LUB ocena kontroli sterowana jest pomiędzy Średnia /Słaba. | ŚREDNI do SŁABY |
| **1** | • LÓD | Hamowanie samolotu jest znacznie obniżone LUB ocena kontroli sterowania jest zdecydowanie obniżona. | SŁABY |
| **0** | • MOKRY LÓD  • WODA NA UBITYM ŚNIEGU  • SUCHY ŚNIEG lub MOKRY ŚNIEG NA LODZIE | Hamowanie samolotu jest minimalne lub niezauważalne LUB zaistniał brak pewności kontroli sterowania. | PONIŻEJ SŁABY |

2.2. **Rozpowszechnianie informacji:**

**•** **Służby Informacji Lotniczej** *(AIS)* przekazują poprzez nowy format SNOWTAM, informacje otrzymane poprzez RCR użytkownikom końcowym.

*Uwaga – Szczegóły dotyczące nowego formatu SNOWTAM zawarte są w Procedurach dla Służb Żeglugi Powietrznej (PANS) – Zarządzanie Informacją Lotniczą (PANS-AIM, Doc 10066). Dodatkowe informacje dotyczące formatu SNOWTAM zawarte zostały również w publikacji ICAO EUR/NAT Wytyczne dotyczące wydawania SNOWTAM.*

**•****Służby Ruchu Lotniczego** *(ATS)* przekazują informacje otrzymane poprzez RCR użytkownikom końcowym przez radio, ATIS, itp. oraz otrzymują specjalny raport z powietrza.

2.3. K**orzystanie z informacji:** Operator statku powietrznegoużywa przedmiotowych informacji w połączeniu z danymi na temat osiągów samolotu otrzymanymi od producenta statków powietrznych w celu określenia czy operacja startu lub lądowania może być wykonana w sposób bezpieczny i dostarcza raport specjalny dotyczący hamowania na drodze startowej, tzw. AIREP.

### 3. PLAN WDROŻENIA:

***Termin wdrożenia***

3.1. Opracowany przez ICAO nowy globalny format raportowania (GRF) zastanie wdrożony w  *[nazwa państwa …………]* w dniu 5 listopada 2020 roku o godzinie 0000 UTC.

3.2. Krajowy Plan Implementacji GRF *[nazwa państwa …………….]* opisany został w **Dodatku** do niniejszego AIC.

***Krajowy Zespół ds. Wdrożenia GRF***

3.3. *[należy opisać informacje dotyczące krajowego zespołu ds. wdrożenia GRF, który posiada kompetencje do opracowania planu oraz wdrożenia GRF na poziomie krajowym]*

***Zaangażowane podmioty***

3.4. Następujące podmioty w *[nazwa państwa] zostały* zaangażowane w prace nad implementacją GRF:

* Lotniska:

*– [Nazwa lotniska………….]*

*– [Nazwa lotniska………….]*

* *– [Nazwa lotniska………….]*
* ATS (ATCOs)
* AIS (International NOTAM Office)
* Przewoźnicy/Przedstawiciele linii lotniczych (biuro operacji lotniczych, pracownicy dopowiedziani za załadunek, piloci)
* władza lotnicza

***Koordynacja pomiędzy lotniskami, AIS (NOF) oraz organami ATS***

3.5. *[należy wyjaśnić mechanizmy i procedury współpracy pomiędzy personelem lotniska, ATS, AIS, należy także przedstawić osoby kontaktowe, itp. lub odnieść się do innych procedur lokalnych zawierających stosowane informacje]*

***Szkolenia oraz świadomość zagadnienia***

3.6. *[należy wyjaśnić/opisać informacje dot. świadomości, szkoleń oraz działań mających na celu promowanie informacji nt. wdrażania/stosowania GRF, SNOWTAM oraz innych istotnych informacji dla różnych zainteresowanych podmiotów]*

***Testy oraz próby wdrożenia***

3.7. *[należy opisać informacje na temat planowanych testów i prób wdrożenia (o ile są planowane].*

***Pozostałe informacje***

*3.8. [należy opisać inne informacje istotne dla zagadnienia]*

## Dodatek do przykładu AIC: Plan wdrożenia GRF/Lista kontrolna (przykład)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **NR** | **ZADANIE** | **ODPOWIEDZIALNY** | **TERMIN** | **UWAGI** |
| GRF 1 | **Ustanowienie Zespołu do spraw wdrożenia GRF na poziomie krajowym** | Zespół do spraw wdrożenia GRF  - władza lotnicza *(podmiot odpowiedzialny za wdrożenie)*  - lotniska *(nazwa lotniska)*  - ANSP/ATS *(nazwa)*  - przewoźnicy *(nazwa linii lotniczej)*  - AIM (NOF) | *[planowany termin]* |  |
| GRF 2 | **Zaznajomienie się z dokumentacją dot. zagadnienia GRF:**  - ICAO Okólnik 355  - Załącznik 14  - PANS ADR  - ICAO GRF prezentacje z sympozjum  - ICAO Doc 10064  - ICAO Doc 10066  - EUR Wytyczne dot. SNOWTAM  **Edukacja poprzez udział w:**  - regionalnych warsztatach ICAO.  **Edukacja poprzez organizację:**  - krajowych warsztatów/seminariów. | Zespół do spraw wdrożenia GRF  - we współpracy z przedstawicielami lotnisk, ANSP, linii lotniczych, AIM, itp. | *[planowany termin]* |  |
| GRF 3 | **Promowanie zagadnień dot.** GRF w kontekście bezpieczeństwa poprzez stworzenie:  - broszur/materiałów edukacyjnych  - dedykowanej stronie internetowej | Zespół do spraw wdrożenia GRF  - przekaz powinien dotyczyć również lotnictwa ogólnego/GA oraz lotnictwa wojskowego/ państwowego | *[planowany termin]* |  |
| GRF 4 | **Szkolenia zainteresowanych podmiotów** (np. e-szkolenie komputerowe organizowane np. przez ACI).  **Szkolenia wybranych grup osób, które będą bezpośrednio zaangażowane w tworzenie/użytkowanie GRF** tak by mogły następnie szkolić wdrażać kolejne osoby np. w związku z audytami/inspekcjami. | Zainteresowane organizacje:  - ACI  - IATA  - IFATCA  - IFALPA  Krajowy zespół do spraw wdrożenia GRF powinien zapewnić szkolenia dla  - lotnisk/ATM  - inspektorów FO | *[planowany termin]* |  |
| GRF 5 | **Aktualizacja formularza SNOWTAM** | Krajowy zespół do spraw wdrożenia GRF powinien zapewnić że formularz SNOWTAM będzie zaktualizowane przez:  - AIM | *[planowany termin]* |  |
| GRF 6 | **Szkolenia z formularza SNOWTAM** | Krajowy zespół do spraw wdrożenia GRF powinien zapewnić szkolenia z formularza przez:  - AIM | *[planowany termin]* |  |
| GRF 7 | **Aktualizacja AIP** | Krajowy zespół do spraw wdrożenia GRF powinien zapewnić aktualizację przez:  - AIM | *[planowany termin]* |  |
| GRF 8 | **Przeprowadzenie równoległego testu GRF** (o ile jest to możliwe).  **Przeprowadzenie analiz** poprzez archiwalne formularze SNOWTAM i AIREPS  (działanie to powinno być rozważane również po okresie wdrożenia – celem zidentyfikowania ewentualnych błędów) | Krajowy zespół do spraw wdrożenia GRF powinien zapewnić możliwość zrealizowania równoległych testów z zainteresowanymi podmiotami:  - zarządzającymi lotniskami  - ANSP  - władzą lotniczą  - Przewoźnikami  - AIS | *[planowany termin]* |  |
| GRF 9 | xxx | - | *[planowany termin]* |  |
| GRF 10 | xxx | - | *[planowany termin]* |  |

**- KONIEC -**

1. *Aerodrome Design and Operations Panel* [↑](#footnote-ref-1)
2. *European Aviation System Planning Group* [↑](#footnote-ref-2)
3. Kodowanie SNOWTAM w tym dokumencie zostało zaczerpnięte z dokumentu PANS AIM, Dodatek 4. Uwaga powinna być zwrócona na sformułowanie „dzień miesiąca” skrócone do formatu YY. [↑](#footnote-ref-3)
4. *Runway condition assessment matrix* [↑](#footnote-ref-4)
5. **ALL TWYS SNOWBANKS** [↑](#footnote-ref-5)
6. **ADJ SNOW BANKS** [↑](#footnote-ref-6)
7. **ALL TWYS POOR** [↑](#footnote-ref-7)
8. **ALL APRONS POOR** [↑](#footnote-ref-8)
9. *Runway Condition Report* [↑](#footnote-ref-9)
10. *Runway condition assessment matrix* [↑](#footnote-ref-10)