

UKRAINE



STATE AVIATION
ADMINISTRATION OF
UKRAINE

TEL: (+38044) 351-53-99
FAX: (+38044) 351-55-00
AFS: UKKAZGZD
E-MAIL: vdz@avia.gov.ua
HTTP www.avia.gov.ua

AIS OF UKRAINE

TEL: (+38044) 351-69-52
FAX: (+38044) 351-69-90
AFS: UKKRYOYX
E-MAIL: ais@uksatse.aero
HTTP: www.aisukraine.net

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
UKRAINIAN STATE AIR TRAFFIC SERVICES
ENTERPRISE
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

P.o. box 186, Boryspil – 1, Kyiv region, 08301, Ukraine

AIC 05/21

Series A

15 APR 2021

IMPLEMENTATION OF GLOBAL REPORTING FORMAT (GRF)

ВПРОВАДЖЕННЯ ГЛОБАЛЬНОГО ФОРМАТУ ДАНИХ ПРО СТАН ПОВЕРХНІ RWY (GRF)

1. INTRODUCTION	1. ВВЕДЕННЯ
<p>1.1. 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.</p> <p>The GRF, applicable on 4 November 2021, is described through amendment to SARPs:</p> <p>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 Part II International General Aviation Aeroplanes; Annex 8 Airworthiness of Aircraft; Annex 15 Aeronautical Information Services; Procedures for Air Navigation Services (PANS) Doc 9981 «Aerodromes» (PANS-Aerodromes); Doc 10066, «Aeronautical Information Management» (PANS-AIM); Doc 4444, «Air Traffic Management» (PANS-ATM).</p> <p>In addition, supporting material is available in Circular 355, Assessment, Measurement and Reporting of Runway Surface Conditions,</p>	<p>1.1. Нова методологія ICAO для оцінки та повідомлення даних про стан поверхні RWY, відома під назвою Глобальний формат звітності про стан поверхні RWY (Global Reporting Format, скорочено - GRF), дозволяє об'єктивно оцінити стан поверхні RWY і підготувати відповідне Повідомлення про стан поверхні RWY, що дозволяє льотному екіпажу краще оцінити злітно-посадочні характеристики повітряного судна (далі - ACFT).</p> <p>GRF, що набирає чинності з 4 листопада 2021 року, визначається в поправках до стандартів та рекомендованої практики ICAO (SARPs): Додатку 14 «Аеродроми» Том I Проектування та експлуатація аеродромів; Додатку 3 «Метеорологічне забезпечення міжнародної авіації»; Додатку 6 «Експлуатація повітряних суден», Частина I Міжнародний комерційний повітряний транспорт. Літаки Частина II Міжнародна авіація загального призначення. Літаки; Додатку 8 «Льотна придатність повітряних суден»; Додатку 15 «Служби авіаційної інформації»; Дос 9981, «Правилами авіаційного обслуговування. Аеродроми» (PANS-Аеродроми); Дос 10066 «Правила авіаційного обслуговування. Управління авіаційною інформацією» (PANS-AIM);</p>

<p>Doc 10064 Aeroplane Performance Manual. Doc 9137 «Airport Services Manual»: Part 2 — Pavement Surface Conditions; Part 8 — Airport Operational Services; Part 9 — Airport Maintenance Practices. EUR Doc 041 «Guidance on the issuance of SNOWTAM». GRF requirements are included in the Certification Requirements for aerodromes approved by the order of the State Aviation Administration of Ukraine, dated 22.09.2020 №1346, and in the future will be reflected in other national regulations of Ukraine similarly to the requirements of ICAO SARPs.</p>	<p>Дос 4444 «Правила аеронавігаційного обслуговування. Обслуговування повітряного руху» (PANS-ATM). Допоміжний інструктивний матеріал представлений в: Циркулярі ICAO 355 «Оцінка, вимірювання і представлення даних про стан поверхні RWY» Дос 10064 Керівництво по льотно-технічним характеристикам літаків. Дос 9137 «Керівництво по аеропортовим службам»: частина 2 «Стан поверхні покриття»; частина 8 «Експлуатаційні служби аеропорту»; частина 9 «Практика технічного обслуговування аеропортів». EUR Doc 041 «Інструктивний матеріал по виданню снігового попередження SNOWTAM». Вимоги GRF включені до Сертифікаційних вимог до аеродромів, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 22.09.2020 №1346, та в подальшому будуть відображені у інших національних нормативно – правових актах України аналогічно до вимог SARPs ICAO.</p>
<p>2. GENERAL INFORMATION</p>	<p>2. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ</p>
<p>2.1 Information Flow: <u>Aerodrome Operator</u> provides runway surface information via Runway condition report (RCR) and SNOWTAM in a new format <u>Aeronautical information service (AIS)</u> provides SNOWTAM to end users <u>Air traffic services (ATS)</u> provide to the end users: - pilots - the information, received via the RCR (radio, ATIS); - operators aerodromes - the information, received from special AirReports (AIREP). <u>Aircraft operators</u> utilize the information in conjunction with the performance data provided by the aircraft manufacturer to determine if landing or take-off operations can be conducted safely and provide runway braking action AIREP.</p>	<p>2.1 Інформаційний потік: <u>Експлуатант аеродрому</u>: забезпечує надання інформації щодо стану поверхні RWY через Повідомлення про стан поверхні RWY (Runway condition report - RCR) та SNOWTAM у новому форматі <u>Служба аеронавігаційної інформації Украероруху (далі – AIS)</u>: забезпечує кінцевих користувачів SNOWTAM <u>Органи обслуговування повітряного руху (ATS)</u> забезпечують кінцевих користувачів інформацією: - пілотів – інформацією, отриманою від експлуатанта аеродрому через RCR (засобами радіозв'язку, в повідомленнях ATIS); - експлуатантів аеродромів – інформацією, отриманою в AIREP від екіпажів ACFT (встановленими засобами комунікації). <u>Експлуатанти ACFT</u>: використовують отриману інформацію в поєднанні з експлуатаційними даними ACFT, наданими виробниками ACFT, щоб пересвідчитися, чи можуть операції зльоту/посадки ACFT бути виконані безпечно та передають інформацію про ефективність гальмування на RWY шляхом надання Звіту про ефективність гальмування на RWY (AIREP).</p>

<p>2.2 Collection of information: Aerodrome operator is responsible to assess the condition of the runway for each third of the runway and issue a Runway Condition Report (RCR). This report contains the RWYCC (Runway Condition Code) and information which describes the runway surface condition: type of contamination, depth, coverage for each third of the runway, etc. and other relevant information. This code is derived from the Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) and associated procedures for downgrading and upgrading. Based on the assessment, the aerodrome operator compiles and transmits SNOWTAM.</p>	<p>2.2 Збір інформації: Експлуатант аеродрому відповідає за оцінку стану поверхні RWY по кожній третій частині RWY та за передачу RCR. RCR містить код стану RWY - RWYCC (Runway Condition Code), а також інформацію, що описує стан поверхні RWY: вид забруднювача (ів), його глибина, ступінь покриття кожної третини RWY і т.і., іншу відповідну інформацію. Код RWYCC визначається відповідно до Матриці оцінки стану злітно-посадкової смуги (RCAM) та пов'язаних процедур для його пониження/підвищення.</p>
---	--

2.3 Runway Condition Assessment Matrix- RCAM

<i>Assessment criteria</i>		<i>Downgrade assessment criteria</i>	
<i>Runway condition code</i>	<i>Runway surface description</i>	<i>Aeroplane deceleration or directional control observation</i>	<i>Pilot report of runway braking action</i>
6	<ul style="list-style-type: none"> • DRY 	---	---
5	<ul style="list-style-type: none"> • FROST • WET (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth) <p><i>Up to and including 3 mm depth:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • SLUSH • DRY SNOW • WET SNOW 	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal	GOOD
4	<p><i>-15°C and lower outside air temperature:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • COMPACTED SNOW 	Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium	GOOD TO MEDIUM
3	<ul style="list-style-type: none"> • WET (“slippery wet” runway) • DRY SNOW or WET SNOW (any depth) ON TOP OF COMPACTED SNOW <p><i>More than 3 mm depth:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • DRY SNOW • WET SNOW <p><i>Higher than -15°C outside air temperature:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • COMPACTED SNOW 	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced	MEDIUM

2	<p>More than 3 mm depth of water or slush:</p> <ul style="list-style-type: none"> STANDING WATER SLUSH 	Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor	MEDIUM TO POOR
1	<ul style="list-style-type: none"> ICE 	Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced	POOR
0	<ul style="list-style-type: none"> WET ICE WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW DRY SNOW or WET SNOW ON TOP OF ICE 	Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain	LESS THAN POOR

2.3 Матриця оцінки стану поверхні RWY (RCAM)

Оцінка		Критерії оцінки зниження ефективності	
Код стану RWY (RWYCC)	Опис стану поверхні RWY	Спостереження за уповільненням чи поздовжньою керованістю літака	Доповідь пілота про ефективність гальмування
6	<ul style="list-style-type: none"> СУХА 	---	---
5	<ul style="list-style-type: none"> ІНІЙ МОКРА (поверхня RWY вкрита будь-якою видимою вологою чи водою глибиною до 3 мм включно) <p>Глибина до 3 мм включно:</p> <ul style="list-style-type: none"> СЛЬОТА СУХИЙ СНІГ МОКРИЙ СНІГ 	Уповільнення при гальмуванні є нормальним для прикладеного зусилля на гальмівні колеса ТА поздовжня керованість нормальна	ДОБРА
4	<p>Температура повітря -15°C і нижче:</p> <ul style="list-style-type: none"> УЩІЛЬНЕНИЙ СНІГ 	Уповільнення при гальмуванні АБО поздовжня керованість в межах від доброї до середньої	ВІД ДОБРОЇ ДО СЕРЕДНЬОЇ
3	<ul style="list-style-type: none"> МОКРА («слизька мокра» RWY) СУХИЙ СНІГ чи МОКРИЙ СНІГ (будь-яка глибина) НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ <p>Глибина більше 3 мм:</p> <ul style="list-style-type: none"> СУХИЙ СНІГ МОКРИЙ СНІГ <p>Температура повітря вище -15°C:</p> <ul style="list-style-type: none"> УЩІЛЬНЕНИЙ СНІГ 	Уповільнення при гальмуванні помітно знизлося для прикладеного зусилля на гальмівні колеса АБО поздовжня керованість помітно знизлася	СЕРЕДНЯ

2	<p><i>Глибина води або сльоти більше 3 мм:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • СТОЯЧА ВОДА • СЛЬОТА 	Уповільнення при гальмуванні АБО поздовжня керованість в межах від середньої до поганої	ВІД СЕРЕДНЬ ОЇ ДО ПОГАНОЇ
1	<ul style="list-style-type: none"> • ЛІД 	Уповільнення при гальмуванні значно знизилася для прикладеного зусилля на гальмівні колеса АБО поздовжня керованість значно знизилася	ПОГАНА
0	<ul style="list-style-type: none"> • МОКРИЙ ЛІД • ВОДА НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ • СУХИЙ СНІГ або МОКРИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ ЛЬОДУ 	Уповільнення при гальмуванні від мінімального до відсутнього для прикладеного зусилля на гальмівні колеса АБО поздовжня керованість є невизначеними	ГІРШЕ НІЖ ПОГАНА

2.4 Conditions monitoring	2.4 Моніторинг умов
<p>Aerodrome personnel use their best judgement and experience to determine an RWYCC that best reflects the prevailing situation. It is important for aerodrome personnel to monitor and accurately report conditions when operating close to the thresholds.</p> <p>It shall be monitored:</p> <p>a) Percentage of coverage of contamination in each runway third.</p> <p>b) Type of contaminant.</p> <p>c) Depth of the contamination.</p> <p>d) Runway surface temperature/ air temperature.</p>	<p>Персонал аеродрому використовує свої найкращі навички та досвід для визначення RWYCC, що найкраще відображає ситуацію, щодо стану поверхні RWY. Для персоналу експлуатанта аеродрому важливо контролювати та точно повідомляти про стан (умови), що знаходяться близько до порогових значень.</p> <p>Повинні контролюватися:</p> <p>a) Відсоток забруднень на кожній третині злітно-посадкової смуги.</p> <p>b) Тип забруднювача.</p> <p>c) Глибина забруднення.</p> <p>d) Температура поверхні RWY /температура повітря.</p>
2.5 System of reporting	2.5 Система звітності
<p>Based on the assessment of the runway surface condition, aerodrome operators compile an RCR, which is transmitted to the aerodrome ATS unit and SNOWTAM, which is provided to the AIS in the order specified in the SNOWTAM format given in PANS-AIM ICAO.</p>	<p>На підставі проведеної оцінки стану поверхні RWY, Експлуатантами аеродромів складається RCR, що передається до органу ATS аеродрому та SNOWTAM, що надається до AIS в порядку, зазначеному у форматі SNOWTAM, наведеному в PANS-AIM ICAO.</p>
<p>RCR is established by the aerodrome operator. RCR consists of two sections: aeroplane take-off and landing performance calculations; and situational awareness of the surface conditions on the runway, taxiways and aprons. Specifications for RCR are contained in PANS-Aerodromes ICAO. The scope and sources of information for compiling RCR are contained in ICAO Circular 355 Assessment, Measurement and Reporting of Runway Surface Conditions.</p> <p>The RCR shall be established when a significant change in runway surface condition occurs</p>	<p>RCR складається експлуатантом аеродрому. RCR визначається з двох розділів: розділу льотно-технічних характеристик ACTF та розділу ситуаційної обізнаності. Специфікації щодо RCR містяться в PANS-AD ICAO. Обсяг та джерела інформації для складання RCR містяться в циркулярі ICAO 355 «Оцінка, вимірювання і представлення даних про стан поверхні RWY».</p> <p>RCR складається, коли суттєві зміни стану поверхні RWY відбуваються внаслідок</p>

<p>due to water, snow, slush, ice or frost and should continue to reflect significant changes until the runway is no longer contaminated.</p> <p>Significant changes are defined by:</p> <ul style="list-style-type: none"> - any change in the runway condition code, type and depth of contaminant or in reportable contaminant coverage; and - any other information (e.g. a pilot report of runway braking action). 	<p>присутності води, снігу, сльоти, льоду або інію на RWY, і повинен продовжувати відображати суттєві зміни, поки RWY більше не буде забруднена.</p> <p>Суттєві зміни визначаються:</p> <ul style="list-style-type: none"> - будь-якою зміною коду стану RWY, типу та глибини забруднення або присутності забруднювачів, про які повідомляється; і - будь-якою іншою інформацією (наприклад, інформація про ефективність гальмування на RWY (AIREP)).
<p>a) Significant changes in the SNOWTAM format:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) introducing frost in the list of runway hazardous conditions; 2) the new SNOWTAM has 2 sections: Aeroplane performance Section and Situational Awareness Section, and is conform to the RCR in content and format; 3) information is based on assessment instead of observation; 4) the letters used to indicate items in the SNOWTAM (A, B ...T) are only used for reference purpose and should not be included in the messages. The letters, M (mandatory), C (conditional) and O (optional) mark the usage and information and shall be included as explained in Instructions for the completion of the SNOWTAM Format, PANS-AIM ICAO, Appendix 4; 5) the maximum validity of SNOWTAM is 8 hours. New SNOWTAM shall be issued whenever a new RCR is received regarding significant changes requiring the establishment of new RCR); 6) a new SNOWTAM cancels the previous SNOWTAM. 	<p>a) Суттєві зміни у форматі SNOWTAM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) внесення інію до переліку небезпечних умов злітно-посадкової смуги; 2) новий SNOWTAM має 2 розділи: Розділ Розрахунок льотно-технічних характеристик літака та Розділ Ситуаційна обізнаність, і відповідає RCR за змістом та форматом; 3) інформація базується на оцінці замість спостереження; 4) літери, що використовуються для позначення елементів у SNOWTAM (A, B ... T), використовуються лише для довідкових цілей і не повинні входити до повідомлень. Букви, М (обов'язково), С (умовно) та О (необов'язково), позначають використання та інформацію і повинні бути включені, як визначено в Інструкції щодо заповнення Формату SNOWTAM, наведеної у PANS-AIM ICAO, Додаток 4; 5) максимальний термін дії SNOWTAM становить 8 годин. Новий SNOWTAM видається щоразу, коли надходить новий RCR щодо суттєвих змін, що вимагають створення нового RCR; 6) новий SNOWTAM скасовує попередній SNOWTAM.
<p>2.6 Quality control of data SNOWTAM</p>	<p>2.6 Контроль якості даних SNOWTAM</p>
<p>AIS conducts the initial quality control of SNOWTAM, during which the following is checked:</p> <ul style="list-style-type: none"> - information on all mandatory items (items A, B, C, D and G, as appropriate) is actually provided; - lines E, F and G are filled (values must be specified); otherwise, the position of this type of information in the information chain is denoted by the abbreviation «NR»; - the requirements for syntax and writing of SNOWTAM warnings, which are specified in PANS-AIM ICAO, are strictly observed; - the information meets the defined criteria (in 	<p>AIS проводить первинний контроль якості SNOWTAM, під час якого перевіряється наступне:</p> <ul style="list-style-type: none"> - інформація за всіма обов'язковими позиціями (позиції A, B, C, D та G, у відповідних випадках) дійсно надана; - рядки E, F та G заповнені (повинні бути вказані значення); в іншому випадку, позиція цього типу інформації в ланцюжку інформації позначається скороченням «NR»; - вимоги до синтаксису та написання попередження SNOWTAM, які вказані в PANS-AIM ICAO, суворо дотримуються; - надана інформація відповідає критеріям, що

<p>terms of units of measurement, data format, etc.);</p> <p>- the information does not contradict other sources (data/time according to the Gregorian calendar/UTC; designations of runway, taxiways and aprons, latitude and longitude correspond to those indicated in the Publication of aeronautical information (AIP) of Ukraine, etc.). RWY status message (RCR) in the form of a SNOWTAM snow warning in a new format.</p> <p>NOTE 1. If AIS needs to clarify the information obtained in the runway report, it is necessary to contact the operator of the relevant aerodrome.</p> <p>Note 2. The responsibility for the accuracy of data, which is published in the SNOWTAM, lies on the aerodrome operator, as AIS is usually unable to verify that this data correspond to the actual condition of the runway.</p> <p>NOTE 3. AIS should perform quality control at various stages, including prior to sending the SNOWTAM, to ensure that this SNOWTAM contains the same information that was originally received from the aerodrome operator.</p>	<p>визначені (з точки зору одиниць виміру, формату даних та інше);</p> <p>- інформація не суперечить іншим джерелам (дата/час за григоріанським календарем/UTC; позначення RWY, руліжних доріжок та перонів, ширина та довжина відповідають тим, що вказані у збірнику аеронавігаційної інформації (AIP) України та інше).</p> <p>Примітка 1. Якщо AIS потребує уточнення інформації, яка отримана в звіті про стан RWY, необхідно зв'язатися з експлуатантом відповідного аеродрому.</p> <p>Примітка 2. Керівництво експлуатанта аеродрому несе відповідальність за точність даних, які вказані в SNOWTAM, оскільки AIS зазвичай не в змозі перевірити, чи відповідають надані дані реальному стану RWY.</p> <p>Примітка 3. AIS слід здійснювати контроль якості на різних етапах, у тому числі до відправки попередження SNOWTAM, для того, щоб переконатися, що попередження SNOWTAM містить ту ж інформацію, яка була спочатку отримана від експлуатанта аеродрому.</p>
2.7 Using the information	2.7 Використання інформації
<p>Aircraft operators utilize the information in conjunction with the performance data provided by the aircraft manufacturer to determine if landing or take-off operations can be conducted safely and provide runway braking action special air-report (AIREP).</p>	<p>Експлуатанти АСФТ використовують інформацію про стан поверхні RWY в поєднанні з експлуатаційними даними АСФТ, наданими виробником АСФТ, для визначення можливості безпечного виконання посадки або зльоту АСФТ і для надання спеціального звіту про ефективність гальмування на RWY (AIREP).</p>
3. COORDINATION	3. КООРДИНАЦІЯ
3.1. Coordination between aerodrome operator and aerodrome's ATS unit	3.1. Координація між експлуатантом аеродрому та органом ATS аеродрому
<p>RWY condition information shall be obtained from aerodrome operator to ATS unit as follows:</p> <p>1) directly to the address of the ATS unit in form RCR in case of water, snow, slush, ice or frost on the runway.</p> <p>(Aerodrome operator assesses the runway surface condition on the operating runway. The results of this assessment is reported the runway condition code (RWYCC) and describe the runway surface that can be used by the flight crew to calculate the flight performance of the aircraft);</p>	<p>Інформація щодо стану поверхні RWY передається Експлуатантом аеродрому до органу ATS наступним чином:</p> <p>1) безпосередньо на адресу органу ATS у вигляді RCR у випадку, коли на RWY з'являється вода, сніг, сльота, лід або іній.</p> <p>(Експлуатант аеродрому оцінює стан поверхні RWY на робочій RWY. За результатами цієї оцінки повідомляється код стану RWY (RWYCC) і дається опис поверхні RWY, що можуть використовуватися льотним екіпажем для розрахунку льотно-технічних характеристик АСФТ);</p>

<p>2) in form of a SNOWTAM message through the AIS (NOF);</p> <p>3) in form of RWY condition report (RCR) when the runway is wet, not associated with the presence of snow, slush, ice or frost.</p>	<p>2) у формі повідомлення SNOWTAM через AIS (NOF);</p> <p>3) у формі звіту щодо стану RWY (RCR), у випадку коли RWY є мокрою та не містить або звільнена від снігу, сльоти, льоду або інію.</p>
<p>AIREP regarding RWY breaking action received by ATS unit and differs from current information shall be transmitted to aerodrome operator in form and completeness as obtained from ACFT.</p>	<p>Інформація щодо ефективності гальмування, отримана від ACFT через AIREP, що відрізняється від наявної інформації має бути передана органом ATS персоналу експлуатанта аеродрому у формі та обсязі, отриманих від екіпажу ACFT.</p>
<p>Paragraph 8 of Article 1 and Article 4 of the Procedure for Dissemination of Aeronautical Information on the Condition of Movement Areas (Order of Ministry of Transport of 28.05.2004 №443, registered with the Ministry of Justice of Ukraine on 11.06.2004 on №723/9322) has not been applied since GRF implementation in Ukraine.</p> <p>Article 4 of the Procedure for Dissemination of Aeronautical Information on the Condition of Movement Areas (Order of Ministry of Transport of 28.05.2004 №443, registered with the Ministry of Justice of Ukraine on 11.06.2004 on №723/9322) has not been applied since GRF implementation in Ukraine.</p> <p>NOTE: Since the friction coefficient is not a property of the pavement surface, but a system response from the measuring system, from the beginning of applicability of GRF, information is related to the coefficient of friction on the runway is not mandatory and is used for reference only.</p> <p>The GRF allows that such information to be included to improve the pilot's situational awareness of the runway condition.</p> <p>The measured coefficient of friction may be provided by the aerodrome operator in the appropriate field of the pilot situational awareness section of the SNOWTAM (field S) as the measured friction coefficient.</p> <p>If this information is reported, the measured coefficient of friction and the device by which the measurement was performed shall be indicated.</p> <p>This information may report in the case of a request from the aircraft operator or by the relevant decision of the aerodrome operator.</p> <p>In any case, this information serves only as additional information to the fulfilled assessment comprehensive runway surface condition and the defined runway surface condition code</p>	<p>Абзац 8 пункту 1 Порядку розповсюдження аеронавігаційної інформації щодо стану робочих площ (наказ Мінтрансу від 28.05.2004 № 443, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 11.06.2004 за №723/9322) з моменту впровадження GRF в Україні не застосовується.</p> <p>Пункт 4 Порядку розповсюдження аеронавігаційної інформації щодо стану робочих площ (наказ Мінтрансу від 28.05.2004 № 443, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 11.06.2004 за №723/9322) з моменту впровадження GRF в Україні не застосовується.</p> <p>Примітка: Оскільки коефіцієнт зчеплення є не властивістю поверхні штучного покриття, а характеристикою динамічної системи за даними вимірювань, з початку застосування GRF, інформація щодо коефіцієнта зчеплення на RWY не є обов'язковою і має лише довідковий характер.</p> <p>GRF дозволяє включати таку інформацію для покращення ситуаційної обізнаності пілота про стан RWY.</p> <p>Інформація про вимірний коефіцієнт зчеплення може надаватися експлуатантом аеродрому у відповідному полі розділу ситуаційної обізнаності пілота про стан RWY SNOWTAM (поле S) як вимірний коефіцієнт зчеплення.</p> <p>Якщо ця інформація повідомляється, вказується вимірний коефіцієнт зчеплення та пристрій, за допомогою якого виконувалося вимірювання зчеплення.</p> <p>Інформація повідомляється у разі відповідного запиту від експлуатанта ACFT чи за відповідним рішенням експлуатанта аеродрому. У будь-якому разі, дана інформація виступає у якості додаткової інформації до проведеної комплексної оцінки стану поверхні RWY та визначеного коду стану поверхні</p>

(RWYCC).	RWY (RWYCC).
Procedures, forms and facilities of coordination between aerodrome operator and ATS shall be established at the local level.	Процедури, форми та засоби взаємодії між експлуатантом аеродрому та органами ATS визначаються на локальному рівні з урахуванням вимог нормативних документів.
3.2. Interaction between ACFT and ATS unit	3.2. Взаємодія між ACFT та органом ATS
<p>Aerodrome information regarding RWY condition shall be provided by ATS in accordance with Chapter XII PANS-ATM ICAO and shall contain available information as follow:</p> <p>1) [(location)] RUNWAY (number) SURFACE CONDITION [CODE (three-digit number)] followed as necessary by:</p> <p>1.1) ISSUED AT (date and time UTC);</p> <p>1.2) DRY, or WET ICE, or WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, or DRY SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF ICE, or WET SNOW ON TOP OF ICE, or ICE, or SLUSH, or STANDING WATER, or COMPACTED SNOW, or WET SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET, or FROST;</p> <p>1.3) DEPTH ((depth of deposit) MILLIMETRES or NOT REPORTED);</p> <p>1.4) COVERAGE ((number) PERCENT or NOT REPORTED);</p> <p>1.5) ESTIMATED SURFACE FRICTION (GOOD, or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR, or LESS THAN POOR);</p> <p>1.6) AVAILABLE WIDTH (number) METRES;</p> <p>1.7) LENGTH REDUCED TO (number) METRES;</p> <p>1.8) DRIFTING SNOW;</p> <p>1.9) LOOSE SAND;</p> <p>1.10) CHEMICALLY TREATED;</p> <p>1.11) SNOWBANK (number) METRES [LEFT, or RIGHT or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRELINE;</p> <p>1.12) TAXIWAY (identification of taxiway) SNOWBANK (number) METRES [LEFT, or RIGHT or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRELINE;</p> <p>1.13) ADJACENT SNOWBANKS;</p> <p>1.14) TAXIWAY (identification of taxiway) POOR;</p> <p>1.15) APRON (identification of apron) POOR;</p> <p>1.16) Plain language remarks;</p>	<p>Аеродромна інформація щодо стану поверхні RWY надається органом ATS відповідно до розділу XII PANS-ATM ICAO та має містити наступну наявну інформацію у такому порядку:</p> <p>1) СТАН ПОВЕРХНІ [(місце)] RWY (номер RWY) [КОД (трилітерний номер)] з наступною інформацією (за необхідністю):</p> <p>1.1) ЗА (дата та час UTC);</p> <p>1.2) СУХА або МОКРИЙ ЛІД, або ВОДА НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ, або СУХИЙ СНІГ, або СУХИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ ЛЬОДУ, або МОКРИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ ЛЬОДУ, або ЛІД, або СЛЬОТА, або СТОЯЧА ВОДА, або УЩІЛЬНЕНИЙ СНІГ, або МОКРИЙ СНІГ, або СУХИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ, або МОКРИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ, або МОКРА, або ІНІЙ;</p> <p>1.3) ДО (глибина шару) МІЛІМЕТРІВ або НЕМАЄ ДОПОВІДЕЙ ПРО ГЛИБИНУ ШАРУ;</p> <p>1.4) ПОКРИТТЯ (число) ВІДСОТКІВ або НЕМАЄ ДОПОВІДЕЙ ПРО ВІДСОТОК ПОКРИТТЯ;</p> <p>1.5) РОЗРАХУНКОВЕ ЗЧЕПЛЕННЯ НА ПОВЕРХНІ RWY (ДОБРЕ (або ВІД ДОБРОГО ДО СЕРЕДНЬОГО, або СЕРЕДНЄ, або ВІД СЕРЕДНЬОГО ДО ПОГАНОВОГО, або ПОГАНЕ, або ГІРШЕ НІЖ ПОГАНЕ));</p> <p>1.6) НАЯВНА ШИРИНА (число) МЕТРІВ;</p> <p>1.7) ДОВЖИНА ЗМЕНШЕНА ДО (число) МЕТРІВ;</p> <p>1.8) СНІГОВИЙ ПОЗЕМОК;</p> <p>1.9) РИХЛИЙ ПІСОК;</p> <p>1.10) ОБРОБЛЕНО ХІМІКАТАМИ;</p> <p>1.11) СНІГОВИЙ(І) ЗАМЕТ(И) (число) МЕТРІВ [ЛІВОРУЧ або ПРАВОРУЧ, або З ОБОХ БОКІВ][ВІДНОСНО або ВІД] ОСІ RWY;</p> <p>1.12) TWY (позначення TWY) СНІГОВИЙ(І) ЗАМЕТ(И) (число) МЕТРІВ [ЛІВОРУЧ або ПРАВОРУЧ, або З ОБОХ БОКІВ [ВІДНОСНО або ВІД] ОСЬОВОЇ ЛІНІЇ TWY (позначення TWY);</p>

<p>2) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT;</p> <p>3) LANDING SURFACE (condition);</p> <p>4) CAUTION CONSTRUCTION WORK (location);</p> <p>5) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [(number)];</p> <p>6) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice);</p> <p>7) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR);</p> <p>8) TAXIWAY (identification of taxiway) WET [or STANDING WATER, or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or CHEMICALLY TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES, or LOOSE SAND)].</p>	<p>1.13) ЗАМЕТИ ПОБЛИЗУ RWY;</p> <p>1.14) СТАН TWY (позначення TWY) ПОГАНИЙ;</p> <p>1.15) СТАН ПЕРОНУ (позначення перону) ПОГАНИЙ;</p> <p>1.16) Інша інформація у некодованому вигляді (відкритим текстом);</p> <p>2) [(місце)] СТАН ПОВЕРХНІ RWY (номер) НЕ ОНОВЛЕНИЙ;</p> <p>3) ПОВЕРХНЯ ПРИЗЕМЛЕННЯ (стан);</p> <p>4) ОБЕРЕЖНО, БУДІВЕЛЬНІ РОБОТИ (місце);</p> <p>5) ОБЕРЕЖНО (вказати причини) ПРАВОРУЧ (або ЛІВОРУЧ), (або З ОБОХ БОКІВ) ВІД RWY [(номер)];</p> <p>6) ОБЕРЕЖНО, ВЕДУТЬСЯ РОБОТИ (або ПЕРЕШКОДА) (місце та будь-які рекомендації);</p> <p>7) ЗА ДОПОВІДДЮ (тип АСФТ) В (час) ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ ДОБРА (або ВІД ДОБРОЇ ДО СЕРЕДНЬОЇ, або СЕРЕДНЯ, або ВІД СЕРЕДНЬОЇ ДО ПОГАНОЇ, або ПОГАНА, або ГІРША ЗА ПОГАНУ);</p> <p>8) TWY (позначення TWY) МОКРА [або СТОЯЧА ВОДА, або СНІГ ВИДАЛЕНО З (довжина та ширина ділянки), або ОБРОБЛЕНА ХІМКАТАМИ, або ЧАСТКОВО ВКРИТА СУХИМ СНІГОМ (або МОКРИМ СНІГОМ, або УТРАМБОВАНИМ СНІГОМ, або СЛЬОТОЮ, або ЗАМЕРЗЛОЮ СЛЬОТОЮ, або ЛЬОДОМ, або МОКРИМ ЛЬОДОМ, або ПРИХОВАНИМ ЛЬОДОМ, або ЛЬОДОМ ЗІ СНІГОМ, або СНІГОВИМИ ЗАМЕТАМИ, або ЗАМЕРЗЛИМИ КОЛІЯМИ ТА БОРОЗНАМИ або РИХЛИМ ПІСКОМ)].</p>
<p>Aerodrome information regarding RWY condition may be disseminated via radiotelephony or ATIS.</p>	<p>Аеродромна інформація щодо стану RWY може бути розповсюджена засобами радіотелефонії або за допомогою ATIS.</p>
<p>In case braking action differs from previously obtained RWY condition information pilot shall report AIREP to ATS unit in accordance with Appendix 1 PANS-ATM ICAO as follow: [AIREP] SPECIAL (aircraft identification) RUNWAY BRAKING ACTION GOOD or MEDIUM to GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM to POOR, or POOR or LESS THAN POOR.</p>	<p>У випадку, коли ефективність гальмування не відповідає попередньо отриманій інформації щодо стану RWY пілот повинен надати донесення AIREP органу ATS відповідно до Доповнення 1 PANS-ATM ICAO наступним чином: [AIREP] SPECIAL (ідентифікація АСФТ) ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ НА RWY ДОБРА або ВІД ДОБРОЇ ДО СЕРЕДНЬОЇ, або СЕРЕДНЯ, або ВІД СЕРЕДНЬОЇ ДО ПОГАНОЇ,</p>

	або ПОГАНА або ГІРША ЗА ПОГАНУ.
Article 5.2.1.10 of Annex 9 to the Communication procedures and phraseologies rules within airspace of Ukraine (Order of Ministry of Transport №486 dated 10.06.2004) has not been applied since the implementation of GRF in Ukraine.	Пункт 5.2.1.10 додатку 9 Правил ведення радіотелефонного зв'язку та фразеології радіообміну в повітряному просторі України (наказ Мінтрансу від 10.06.2004 № 486) з моменту впровадження GRF в Україні не застосовується.
4. TRAINING AT THE LOCAL LEVEL	4. НАВЧАННЯ НА МІСЦЕВОМУ РІВНІ
4.1 Personnel of AIS should be trained in the new SNOWTAM format.	4.1 Персонал AIS повинен пройти навчання щодо нового формату SNOWTAM.
4.2 Personnel of Aerodrome operator should be trained the new GRF methodology, all related procedures and SNOWTAM format, which must be provided as soon as GRF will be applicable.	4.2 Персонал експлуатанта аеродрому повинен пройти навчання щодо нової методології GRF, усіх суміжних процедур, що стосуються GRF, та формату SNOWTAM.
4.3 Personnel of Aircraft operators should be trained the new GRF methodology, all procedures which related to GRF and SNOWTAM format.	4.3 Персонал експлуатантів АСFT повинен пройти навчання щодо нової методології GRF, суміжних процедур, що стосуються GRF, та формату SNOWTAM.
4.4 Personnel of ATS units should be trained the new GRF methodology, all procedures which related to GRF.	4.4 Персонал органів ATS аеродромів повинен пройти навчання щодо методології GRF та всіх суміжних процедур, що стосуються GRF.
4.5 Specifications for SNOWTAM are contained in PANS-AIM, ICAO Doc 10066. Other supporting material is available in: Circular 355; EUR Doc 041.	4.5 Специфікації, що стосуються SNOWTAM, містяться у PANS-AIM ICAO. Допоміжний інструктивний матеріал представлений в: Циркулярі ICAO 355; EUR Doc 041.
5. APPLICABILITY	5. ЗАСТОСУВАННЯ
The new ICAO GRF including the new SNOWTAM format will be implemented in Ukraine on 4 November 2021 at 0000 UTC.	GRF включаючи SNOWTAM формат впроваджується в Україні з 4 листопада 2021 року з 0000 UTC.
If there is a valid SNOWTAM in the old format (with 24 hours validity) issued on 4 November 2020, it is needed for aerodrome operators to issue a new SNOWTAM with the new format, right after 0000 UTC to replace the old format SNOWTAM	При наявності дійсного SNOWTAM, представленого в попередньому форматі (з терміном дії 24 години), експлуатантам аеродромів необхідно видати новий SNOWTAM в новому форматі відразу після 00 год. 00 хв. за UTC 4 листопада 2021 року.