

AD 1.2 **SERVIZI DI SOCCORSO ED ANTINCENDIO E PIANO SGOMBERO NEVE** **RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES AND SNOW PLAN**

1 SERVIZI DI SOCCORSO ED ANTINCENDIO

Informazioni circa la disponibilità del servizio, la relativa categoria ICAO e la durata dello stesso sono indicate nelle pagine di ogni aeroporto.

La categoria di ogni servizio è definita in accordo alla tabella 9-2 dell'Annesso 14 ICAO, Volume I. Cambiamenti temporanei saranno pubblicati a mezzo NOTAM.

2 VALUTAZIONE E RIPORTO DELLE CONDIZIONI SUPERFICIALI DI PISTA E PIANO NEVE

2.1 Predisposizioni organizzative per il riporto delle condizioni superficiali della pista e in particolare nel periodo invernale

1 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Information about service availability, ICAO category and what the extent of that service is, are given on the relevant page for each aerodrome.

Each individual service is categorized according to the table 9-2 of ICAO Annex 14, Volume I. Temporary changes will be published by NOTAM.

2 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

2.1 Organization of the runway surface condition reporting and winter service

Il Gestore Aeroportuale è il soggetto responsabile del mantenimento in efficienza delle infrastrutture aeroportuali, della valutazione e riporto delle condizioni superficiali dell'area di movimento nonché delle operazioni di rimozione dei contaminanti (es. neve, ghiaccio, etc.) da tali superfici.

Ogni qualvolta su una pista operativa siano presenti acqua, acqua, neve, neve mista ad acqua (slush), ghiaccio o brina, il Gestore Aeroportuale valuta le condizioni superficiali della pista in accordo al requisito ADR.OPS.B.037 del Reg. (UE) n. 139/2014 e le riporta all' AIS e/o all'ATS in forma di Runway Condition Report (RCR) in accordo a quanto previsto dal ADR.OPS.A.060 e ADR.OPS.A.065 del Reg. (UE) n. 139/2014.

Il Gestore è responsabile del costante aggiornamento delle informazioni sopra richiamate e di riportare tempestivamente i cambiamenti significativi delle condizioni superficiali della pista.

Il Runway Condition Report (RCR) è un formato di reporting complessivo e standardizzato delle condizioni superficiali della pista e del loro effetto sulle performance in decollo e atterraggio degli aeromobili, descritto tramite il Runway Condition Code (RWYCC); i dati riportati nel RCR e in particolare il RWYCC, consentono al pilota responsabile di effettuare una stima delle prestazioni attese ed il conseguente calcolo delle landing/take-off distance required per determinate condizioni superficiali della pista.

Le priorità operative per la rimozione della neve e degli altri contaminanti invernali dall'area di movimento sono specifiche di ogni aeroporto e sono pertanto stabilite nel Piano Neve aeroportuale (cfr. AD-2.7).

Le informazioni riportate dal Gestore aeroportuale sono relative alle condizioni di operatività della superficie della pista ma possono essere basate anche sulle risultanze dell'attività di manutenzione preventiva e correttiva; dall'esito delle verifiche manutentive il Gestore può determinare lo stato della pista in termini di caratteristiche superficiali intrinseche (aderenza, tessitura, regolarità) che ne possono determinare la risposta in presenza di acqua o contaminanti, anche al fine di provvedere alla diffusione della relativa informazione aeronautica tramite emissione di NOTAM.

In particolare, al fine di garantire che le condizioni superficiali si mantengano al di sopra del livello minimo accettabile e, in particolare, del MFL (Minimum Friction Level) e assicurare una adeguata aderenza in caso di pista bagnata (wet) prevenendo anche condizioni di pista "slippery wet" (pista la cui superficie sia bagnata e che, al contempo, presenti - per una porzione significativa - caratteristiche intrinseche di aderenza degradate ovvero al di sotto del livello minimo accettabile (Minimum Friction Level), il Gestore aeroportuale adotta un programma di monitoraggio delle condizioni superficiali della pista che include misure periodiche del coefficiente di aderenza nonché verifiche della regolarità, delle pendenze e della tessitura (macro e micro) della pavimentazione, oltre a specifici interventi di rimozione dei depositi di gomma da effettuarsi con regolarità; tali misure devono essere effettuate con frequenza appropriata al tipo e volume di traffico (numero di aa/mm jet per fine pista e peso degli aa/mm), tipo e data della pavimentazione, condizioni climatiche locali.

Per le verifiche del coefficiente di aderenza, possono essere utilizzate attrezzature di misurazione continua (CFME - Continuous Friction Measuring Equipment) conformi alle specifiche riportate in Table 1 dell'EASA AMC1 ADR.OPS.C.010(b)(3) e Circolare ENAC APT 10B - Allegato A (quest'ultima applicabile agli aeroporti certificati in accordo al Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti).

La misura del coefficiente di aderenza deve essere eseguita su pista asciutta (dry) mediante CFME dotata di sistema auto-bagnante (self-wetting).

Una verifica completa del coefficiente di aderenza include verifiche a 65 Km/h ed a 95 Km/h; le misure sono rilevate su un minimo di due tracce opposte parallele all'asse pista ubicate simmetricamente allo stesso a distanza di tra 3 e 5 m circa ovvero alla distanza interessata dal maggior numero di operazioni; per le piste utilizzate da aa/mm wide body le misure sono eseguite anche a distanza compresa tra 5 e 6 m dall'asse.

Qualora la superficie della pista presenti - per una porzione significativa (dell'ordine di 100 m di lunghezza) caratteristiche intrinseche di aderenza degradate ovvero al di sotto del livello minimo accettabile (Minimum Friction Level) - il Gestore (fermo restando la diffusione dell'informazione tramite RCR nei casi di effettiva presenza di contaminazione) emetterà un apposito NOTAM per informare l'utenza della presenza di tali particolari condizioni, indicando la localizzazione della porzione di pista degradata.

The Aerodrome Operator is the organization responsible for the maintenance of the aerodrome facilities, for the assessment and reporting of the surface conditions of the movement area as well as for the removal of contaminants (e.g. snow, ice, etc.) from such surfaces.

Whenever an operational runway is covered by water, snow, slush, ice or frost, the aerodrome operator assesses the runway surface conditions according to Reg. (EU) n. 139/2014 - ADR.OPS.B.037 and reports them to the AIS and/or ATS in terms of Runway Condition Report (RCR) as per Reg. (EU) n. 139/2014 - ADR.OPS.A.060 and ADR.OPS.A.065. The operator is responsible for updating on a continuous basis the above mentioned information as well as for reporting without delay any significant change of runway surface conditions.

The Runway Condition Report (RCR) is a comprehensive and standardized format for reporting runway surface conditions and their effect on aircraft landing and take-off performance, described by means of the RWYCC - Runway Condition Code; the information included in the RCR, particularly the RWYCC, allows the pilot in command to make an assessment of the expected aircraft performance and the subsequent calculation of the required landing/take-off distance required for given runway surface conditions.

The operational priorities for clearing snow or other winter contaminants from the movement area are specific to each aerodrome and are therefore established in the Aerodrome Snow Plan (ref. AD2.7).

The information reported by the Aerodrome Operator refers to the operational conditions of the runway surface but may also be based upon the outcomes of preventive and corrective maintenance activities; based on maintenance checks, the Operator can evaluate the runway surface conditions in terms of inherent surface characteristics (friction, texture, evenness) which can influence its behavior in presence of water or contaminants, also in order to ensure dissemination of the relevant aeronautical information through the issuance of NOTAM.

More in details, in order to ensure that surface conditions remain above the minimum acceptable level and, in particular, of MFL (minimum friction level) and provide adequate friction in case of wet runway thus preventing 'SLIPPERY WET' runway conditions (runway whose surface is wet and, at the same time, shows - for a significant portion - inherent friction characteristics degraded or below the minimum acceptable level (Minimum Friction Level)), the Aerodrome Operator implements a program to monitor the runway surface conditions including periodic measurements of friction coefficient and checks of pavement evenness, slopes and (micro-/micro-) texture as well as specific rubber removal activities to be carried out regularly; these measurements are carried out with a frequency appropriate to the traffic type and volume (number of jet aircraft for runway end and aircraft weight), type and age of the pavement and local climate conditions.

For the purpose of runway friction measurement, the operator may use continuous friction measuring devices (CFME - continuous friction measuring equipment) which are compliant to the specifications included in Table 1 of EASA AMC1 ADR.OPS.C.010(b)(3) and ENAC Circular APT 10B - Attachment A (the last one applicable to the aerodromes certified according to ENAC Regulation 'Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti').

Friction measurements have to be taken on the dry runway by means of a CFME equipped with a self-wetting device.

A complete survey of friction coefficient includes measurements taken at both 65 Km/h and 95 Km/h; the measurements are conducted on at least two parallel tracks taken symmetrically on both sides of runway centre line at a distance between 3 and 5 meters from the center line or at the distance representative of the greatest number of operations; for runways used by wide body aircraft the measurements are also taken at a distance between 5 and 6 m from the centre line.

Whenever the runway surface shows - for a significant portion (of the order of 100 m length) - inherent friction characteristics which are degraded i.e. below the minimum acceptable level (Minimum Friction Level), the operator (notwithstanding the dissemination of the information through a RCR in case of actual presence of contamination) shall issue an ad-hoc NOTAM to inform users of the presence of such particular conditions, specifying the location of the degraded portion of runway.

2.2 Ispezione e monitoraggio delle aree di movimento

In presenza di precipitazioni e/o contaminazione, le condizioni superficiali dell'area di movimento sono ispezionate e monitorate regolarmente dal Gestore aeroportuale; la frequenza del monitoraggio dipende dalle condizioni climatiche locali e dall'esposizione alle precipitazioni. Queste informazioni sono specifiche di ogni aeroporto e, pertanto, sono riportate nel Manuale di Aeroporto.

Le caratteristiche superficiali delle pavimentazioni di pista che possono determinare il verificarsi di condizioni di acqua stagnante (standing water) e pista 'slippery wet' sono regolarmente monitorate dal Gestore aeroportuale come parte del programma di manutenzione preventiva e correttiva dell'aeroporto.

2.3 Metodi utilizzati per la valutazione delle condizioni superficiali; piste preparate in modo speciale per le operazioni invernali

Le condizioni superficiali dell'area di movimento sono valutate e riportate in accordo al Reg. (EU) 139/2014 - ADR.OPS.B.037. La valutazione è effettuata utilizzando la Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) che, tramite specifiche procedure, consente la valutazione del Runway Condition Code (RWYCC), sulla base di un set di condizioni superficiali di pista osservate e report di braking action forniti dai piloti.

Il Codice di condizione della pista (Runway condition code - RWYCC) è un numero, utilizzato nel rapporto delle condizioni superficiali della pista (Runway condition report - RCR), che descrive l'effetto delle condizioni superficiali della pista sulle performance in decelerazione e sul controllo direzionale dell'aeromobile, permettendo agli equipaggi di condotta il calcolo delle performance operative dell'aeromobile.

La Matrice RCAM permette di effettuare una valutazione iniziale del RWYCC basata sull'osservazione sostanzialmente visiva dei contaminanti presenti sulla superficie della pista in termini di tipo, spessore e copertura (in aggiunta alla misura della temperatura); tuttavia, qualora il RWYCC inizialmente determinato sulla base della Matrice RCAM non rifletta accuratamente le condizioni prevalenti, il Gestore può ridurre (downgrade) o elevare (upgrade) il RWYCC sulla base di apposite procedure.

La principale modalità di valutazione delle condizioni superficiali della pista è l'osservazione visiva della superficie dell'area di movimento da parte di personale appositamente qualificato del Gestore aeroportuale; in aggiunta alla valutazione visiva possono comunque essere utilizzati appositi strumenti di misura, che possono fornire ulteriori informazioni, utili per una valutazione integrata delle condizioni della superficie. Tuttavia, eventuali misure del coefficiente di aderenza, anche se utilizzate come parte della procedura di valutazione, non devono mai essere riportate nel RCR.

Una 'Pista preparata in modo speciale per le operazioni invernali' (Specially prepared winter runway) è una pista caratterizzata da una superficie ghiacciata costituita da neve compattata o ghiaccio, o entrambi i contaminanti, che sia stata trattata appositamente con sabbia o ghiaia o meccanicamente per migliorarne le caratteristiche di aderenza superficiale. Alle "Specially Prepared Winter Runway" può essere associato un Runway Condition Code (RWYCC) fino a 4.

Un aeroporto può operare con pista preparata in modo speciale per operazioni invernali solo previa autorizzazione dell'ENAC a seguito del soddisfacimento dei requisiti di cui al Reg. (EU) n. 139/2014 - ADR.OPS.B.036.

I seguenti aeroporti hanno ricevuto approvazione per operare con piste invernali preparate in modo speciale (Specially Prepared Winter Runway):
NIL.

2.4 Azioni attuate per mantenere l'operatività delle aree di movimento**2.2 Surveillance of movement areas**

In presence of precipitation and/or contamination, the surface conditions of the movement area are inspected and monitored on a regular basis by the aerodrome operator; the frequency of monitoring depends on the local climate conditions and on the exposition to precipitations. This information is specific to each aerodrome and are therefore included in the Aerodrome Manual.

The runway pavement surface parameters which can cause standing water and 'slippery wet' runway conditions to occur are regularly monitored by the aerodrome operator as part of the aerodrome preventive and corrective maintenance programme.

2.3 Surface condition assessment methods used; operations on specially prepared winter runways

The surface conditions of the movement area are assessed and reported according to the Global Reporting Format as per Reg. (EU) 139/2014 - ADR.OPS.B.037. The assessment is carried out by using the Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) which, through specific procedures, allows determination of the Runway Condition Code (RWYCC), based on a set of observed runway surface conditions and braking action reports provided by flight crews.

The Runway condition code (RWYCC) is a number, used for the purpose of reporting runway surface conditions (Runway condition report - RCR), describing the effect of runway surface conditions on the aircraft deceleration and directional control performance, thus allowing the flight crew to calculate the aircraft operational performance.

The RCAM Matrix provides an initial assessment of the RWYCC based on visual observation of the contaminants covering the runway in terms of type, depth and coverage (in addition to temperature measurements); however, when the RWYCC initially determined according to the RCAM Matrix does not accurately reflect the prevailing conditions, the Operator may downgrade or upgrade the RWYCC according to specific procedures.

The main way of assessing runway surface conditions is the visual observation of movement area surface carried out by properly qualified personnel of the aerodrome operator; however, in addition to the visual observation, specific tools may be used which can provide further information, useful for the purpose of an integrated assessment of surface conditions. In any case, friction measurements even if used as part of the assessment procedure, shall never be reported in the RCR.

A 'Specially prepared winter runway' is a runway whose surface is covered with compacted snow or ice, or both, which has been specifically treated with sand or grit or mechanically treated in order to improve its surface friction characteristics. A 'Specially Prepared Winter Runway' may be assigned a Runway Condition Code (RWYCC) of up to 4.

An aerodrome may operate with a Specially Prepared Winter Runway only upon approval by ENAC following satisfactory demonstration of compliance with Reg. (EU) n. 139/2014 - ADR.OPS.B.036.

The following aerodromes have received approval to operate with Specially Prepared Winter Runway:
NIL.

2.4 Actions taken to maintain the usability of movement areas

Durante la stagione invernale l'obiettivo primario del Gestore è quello di assicurare, per quanto praticabile, che neve, ghiaccio, neve mista ad acqua, acqua stagnante ed altri contaminanti in grado di influenzare negativamente la performance degli aeromobili siano eliminati dalle superfici pavimentate quanto più rapidamente e completamente possibile.

A tal fine, gli aeroporti che - durante la stagione invernale - possono essere soggetti a condizioni di neve, ghiaccio, neve mista ad acqua, brina, etc. indicano nel Piano Neve i mezzi e le procedure utilizzate per assicurare la pulizia delle infrastrutture ai fini della sicurezza delle operazioni e dell'operatività dell'aeroporto, ivi incluse le priorità di intervento sulle diverse infrastrutture. Poiché gli equipaggiamenti e le procedure sono specifiche di ogni aeroporto, le stesse sono riportate nel Piano Neve (rif. AD-2.7). Il Piano neve include di norma:

- la composizione dello Snow Committee e la responsabilità della rimozione dei contaminanti
- i metodi di comunicazione tra il Gestore aeroportuale, l'Ente ATS e gli altri soggetti interessati
- gli equipaggiamenti disponibili per le attività di rimozione della neve
- le priorità di intervento sulle diverse infrastrutture ed i limiti per gli aeromobili che utilizzano l'aeroporto
- la raccolta delle informazioni per la pubblicazione degli SNOWTAM
- la definizione di apposite aree di stoccaggio della neve
- il sistema di allertamento
- il personale dedicato disponibile
- l'utilizzo degli equipaggiamenti ed il loro impiego tattico
- i criteri generali da seguire nella chiusura di una pista per le operazioni di pulizia
- i metodi di valutazione e riporto delle condizioni superficiali
- i criteri la sospensione delle operazioni.

Al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza delle infrastrutture, il Gestore aeroportuale monitora - nell'ambito del programma di manutenzione preventiva - le condizioni delle superfici operative tramite verifiche periodiche sulle caratteristiche funzionali delle pavimentazioni e sulla presenza di depositi di gomma ed attua le necessarie misure correttive.

In aggiunta, in presenza di neve, ghiaccio, neve mista ad acqua, acqua stagnante ed altri contaminanti in grado di influenzare negativamente la performance degli aeromobili, il Gestore provvede alla pulizia delle infrastrutture tramite rimozione dei contaminati e/o utilizzo di prodotti sghiaccianti o anti-ghiaccio ai fini del miglioramento delle condizioni superficiali di aderenza.

I prodotti sghiaccianti o anti-ghiaccio eventualmente utilizzati sulla pista (runway de/anti-icer) in presenza di neve e/o ghiaccio sono indicati nel Piano Neve e pubblicati in AD2.7 (o in alternativa nel RCR) con la relativa codifica in accordo al GM1 EASA ADR.OPS.B.035(b)(3).

Il Piano Neve è predisposto dal Gestore aeroportuale in collaborazione con il Provider ATS e le altre parti interessate (es. Rescue and Fire Fighting Service "RFFS" e operatori aerei) ed include la composizione dello "Snow Committee", la responsabilità delle operazioni di rimozione della neve e le modalità di comunicazione tra il Gestore Aeroportuale, l'ATS e gli altri soggetti coinvolti.

During winter season the main objective of the Aerodrome Operator is to ensure that, as far as practicable, snow, ice, slush, standing water and other contaminants likely to adversely affect aircraft performance are removed from the paved surfaces as rapidly and completely as possible.

For this purpose, aerodromes which - during winter season - may be exposed to snow, ice, slush or frost conditions, etc. specify in their Snow Plan the equipment and procedure in use to ensure that aerodrome infrastructures are clear of contaminants in the interest of safety and regularity of operations, including clearing priorities on the different facilities. Since equipment and procedures are specific to each aerodrome, they are included in the Aerodrome Snow Plan (ref. AD2.7). The Snow Plan generally includes:

- composition of the Snow Committee and responsibilities for snow clearing
- methods of communication between aerodrome operator, ATS Unit and other parties
- equipment available for snow clearing
- clearing priorities on the different facilities and limitations for aircraft using the aerodrome
- gathering of information for publication of SNOWTAM
- definition of ad-hoc snow dumping areas
- alerting system
- available personnel
- use of equipment and its tactical deployment
- general criteria to be followed when closing a runway for clearing purposes
- methods of assessment and reporting of surface conditions
- criteria for suspension of operations

In order to ensure adequate safety conditions of the aerodrome facilities, the Aerodrome Operator - as part of the preventive maintenance programme - monitors the conditions of the operational surfaces periodically checking the pavement functional characteristics and the presence of rubber deposits and implements the necessary corrective measures.

Moreover, in presence of snow, ice, slush, standing water and other contaminants capable of impairing aircraft performance, the operator ensures the clearance of the aerodrome infrastructures by removing the contaminants and/or by using de/anti-icing products in order to improve the surface friction characteristics.

The de/anti-icing products applied to the runway (runway de/anti-icer) in presence of snow and/or ice are specified on the Snow Plan and published in AD2.7 (or alternatively in the RCR) along with the relevant code as per EASA GM1 ADR.OPS.B.035(b)(3).

The Snow Plan is prepared by the Aerodrome Operator in coordination with the ATS Provider and the other interested parties (e.g. Rescue and Fire Fighting Service - RFFS and aircraft operators) and includes the composition of the "Snow Committee", the responsibilities for snow removal activities and the methods of communication between the aerodrome operator, the ATS Unit and the other interested parties.

2.5 Sistemi e mezzi per il riporto delle informazioni

2.5 System and means of reporting

Il Gestore ha l'obbligo di riportare al fornitore ATS e al fornitore AIS le informazioni significative per la sicurezza delle operazioni degli aeromobili sull'area di movimento, con particolare riferimento alla presenza di acqua, neve, neve mista ad acqua, ghiaccio, brina, fluidi anti-icing o de-icing o altri contaminanti, inclusi eventuali banchi di neve.

Più specificamente, ogni qualvolta la pista sia wet o siano presenti le sostanze riportate tra i c.d. 'Runway Condition Descriptor', il Gestore rileva le condizioni superficiali della stessa e delle restanti porzioni dell'area di movimento ai fini della diffusione all'utenza aeronautica per il tramite degli enti ATS (Air Traffic Services), mediante comunicazione vocale e via Automated Terminal Information Service (ATIS), ed Aeronautical Information Services (AIS) per mezzo della pubblicazione dello SNOWTAM nei casi previsti.

A tal fine, il Gestore Aeroportuale ha in essere specifici accordi con i pertinenti fornitori AIS ed ATS.

Le informazioni sono trasmesse al fornitore AIS/ATS in forma di Runway Condition Report (RCR). Il reporting deve avere inizio quando occorra un cambiamento significativo delle condizioni superficiali della pista in relazione alla presenza di acqua, neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o brina e deve continuare, per riflettere i cambiamenti significativi, fino a quando la pista non sia più contaminata. In tal caso verrà emesso un RCR che dichiara la pista wet o dry a seconda del caso.

Si precisa che eventuali misure del coefficiente di aderenza, se rilevate nell'ambito come parte della valutazione, non devono comunque essere incluse nel RCR né altrimenti diffuse agli equipaggi di volo, in quanto tali valori non sono in alcun modo correlabili alle performance degli aeromobili e, pertanto, non solo utilizzabili ai fini del relativo calcolo.

Il Runway Condition Report (RCR) include la "Aeroplane Performance Calculation Section" e la "Situational Awareness Section".

La "Aeroplane Performance Calculation Section" include:

- 1) indicatore ICAO dell'aeroporto;
- 2) data e ora della valutazione;
- 3) numero di designazione pista più basso;
- 4) RWYCC per ogni terzo di pista;
- 5) copertura percentuale del contaminante per ogni terzo di pista;
- 6) spessore del contaminante per ogni terzo di pista (solo per acqua, neve secca e bagnata, neve mista ad acqua);
- 7) descrizione delle condizioni della pista per ogni terzo;
- 8) larghezza di pista a cui si applica il RWYCC se inferiore a quella pubblicata.

La "Situational Awareness Section" include:

- 1) lunghezza di pista ridotta;
- 2) neve portata dal vento sulla pista;
- 3) sabbia sparsa sulla pista;
- 4) trattamento chimico della pista;
- 5) banchi di neve sulla pista;
- 6) banchi di neve sulla taxiway;
- 7) banchi di neve adiacenti alla pista;
- 8) condizioni delle taxiway;
- 9) condizioni degli apron;
- 10) note in linguaggio semplice.

The Operator is required to report to the ATS Provider and to the AIS Provider any information which is significant for the safety of aircraft operations on the movement area, with particular reference to the presence of water, snow, slush, ice, frost or de/anti-icing fluids and other contaminants, including possible snow banks.

More in details, whenever the runway is wet or covered by any of the substances referred to as 'Runway Condition Descriptors', the Operator assesses the surface conditions of the runway and of the other parts of the movement area for the purpose of dissemination to aeronautical users via the ATS (Air Traffic Services), by means of voice communication and Automated Terminal Information Service (ATIS) and via the Aeronautical Information Services (AIS) through the publication of a SNOWTAM when required.

To this end, the Aerodrome Operator stipulates specific arrangements with the relevant AIS and ATS Providers.

The information is transmitted to the AIS/ATS Provider in form of Runway Condition Report (RCR). Reporting starts when a significant change to runway surface conditions occurs due to the presence of water, snow, slush, ice or frost and must continue, in order to reflect the significant changes, until the runway is no more contaminated. In that case a RCR will be issued which states the runway is wet or dry as appropriate.

It is to be noted that friction measurements, if taken as part of the assessment, must not be included in the RCR nor otherwise transmitted to the pilots, since those values cannot be correlated to aircraft performance and are, therefore, not usable for calculation purposes.

The Runway Condition Report (RCR) includes the "Aeroplane Performance Calculation Section" and the "Situational Awareness Section".

The "Aeroplane Performance Calculation Section" includes:

- 1) aerodrome location indicator;
- 2) date and time of assessment;
- 3) lower runway designation number;
- 4) RWYCC for each runway third;
- 5) per cent coverage contaminant for each runway third;
- 6) depth of loose contaminant for each runway third;
- 7) condition description for each runway third; and
- 8) width of runway to which the RWYCCs applies if less than the published width.

The "Situational Awareness Section" includes:

- 1) reduced runway length;
- 2) drifting snow on the runway;
- 3) loose sand on the runway;
- 4) chemical treatment on the runway;
- 5) snowbanks on the runway;
- 6) snowbanks on the taxiway;
- 7) snowbanks adjacent to the runway;
- 8) taxiway conditions;
- 9) apron conditions; and
- 10) plain-language remarks.

Ai fini del riporto la pista è suddivisa in tre terzi (primo, secondo e terzo, identificati dal Gestore sempre con riferimento alla soglia con numero di identificazione più basso, a prescindere dalla direzione in uso); le informazioni relative a tipo, spessore, diffusione del contaminante e RWYCC sono riportate per ogni terzo di pista e per ogni pista.

Quando la pista è in tutto o in parte contaminata da neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o brina, acqua stagnante, oppure è wet in conseguenza delle operazioni di pulizia/trattamento della pista da neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o brina, il RCR deve essere diffuso sia tramite l'ATS (frequenza/ATIS) sia tramite l' AIS (SNOWTAM); quando la pista è semplicemente wet (non associata alla presenza di standing water, neve mista ad acqua ghiaccio o brina), il RCR deve essere diffuso unicamente tramite ATS.

Nel Runway Condition Report emesso dal Gestore, i terzi di pista sono riportati come primo, secondo e terzo terzo sempre a partire dalla soglia pista con numero di identificazione più basso, a prescindere dalla direzione in uso; tuttavia, quando le istruzioni sono fornite dall' Ente ATS in frequenza, queste sezioni sono identificate come prima, seconda e terza parte della pista come vista dal pilota nella effettiva direzione di atterraggio o decollo.

For the purpose of reporting the runway is divided into three thirds (first, second and third, identified by the operator always with reference to the lower runway designation threshold, regardless of the direction in use); the information related to type, depth, contaminant coverage and RWYCC are reported for each runway third and for each runway.

When the runway is wholly or partly contaminated by standing water, snow, slush, ice or frost, or it is wet following runway clearing or treatment from standing water, snow, slush, ice or frost, the RCR must be disseminated through both the ATS Unit (frequency / ATIS) and the AIS Unit (SNOWTAM); when the runway is simply wet (not associated with the presence of standing water, snow, slush, ice or frost), the RCR must be disseminated through the ATS only.

In the Runway Condition Report issued by the Operator, the runway thirds are referred to as first, second and third third always starting from the threshold associated to the lower runway designation number, regardless of the direction in use; however, when the instructions are given by the ATS Unit (by voice communication), these sections are identified as first, second and third part of the runway as seen by the pilot in the actual direction of landing or take-off.

2.6 Casistica di chiusura della pista; e

L'obiettivo primario del Gestore è quello di assicurare tramite un corretto programma di manutenzione preventiva e correttiva che le superfici pavimentate siano in condizioni idonee e che le stesse siano, per quanto praticabile, sgombre da contaminanti in grado di influenzare negativamente la performance degli aeromobili.

Inoltre, in presenza di contaminazione, ogni sforzo da parte del Gestore dovrebbe essere prioritariamente orientato - per quanto ragionevolmente praticabile - alla rimozione dei contaminanti dalla pista e dalle altre infrastrutture strategiche, secondo criteri e modalità stabilite nell'apposito "Piano Neve", prima di consentirne l'uso (c.d. "back to blacktop" policy).

Tuttavia la normativa internazionale contempla la possibilità di operazioni su piste contaminate qualora non sia stato possibile assicurare, anche a causa delle condizioni meteorologiche avverse, la completa rimozione degli agenti contaminanti, ferma restando la necessità di valutare le condizioni superficiali della pista e riportarle tramite AIS e/o ATS.

In presenza di pista wet o contaminata, le condizioni superficiali della stessa devono essere monitorate costantemente e rivalutate ogni qualvolta si potrebbe essere verificato un cambiamento significativo, legato all'evoluzione delle condizioni meteorologiche ovvero nel caso ciò sia suggerito dagli Special air-reports forniti dai piloti; in particolare, il Gestore:

- rivaluta le condizioni della pista - procedendo ad una ispezione - quando, a fronte di un RWYCC in vigore pari a 2 o superiore, riceva due consecutivi riporti speciali di volo (SERA 12020 Reg. EU 923/2012) di runway braking action POOR;
- rivaluta le condizioni della pista e considera cautelativamente la sospensione delle operazioni quando riceva un riposto speciale di volo per runway braking action 'LESS THAN POOR'.

2.7 Distribuzione delle informazioni relative alle condizioni superficiali

2.6 The cases of runway closure; and

The main objective of the Operator is to ensure, through an adequate preventive and corrective maintenance programme, that pavements are in proper conditions and, as far as practicable, free from contaminants capable of impairing the aircraft performance.

Moreover, in presence of contamination, each effort of the Operator should be primarily oriented - as far as reasonably practicable - to remove contaminants from the runway and the other relevant facilities, according to criteria and methods established by the Snow Plan, before allowing their use ("back to blacktop" policy).

However, the international regulations allow operations on contaminated runways when it has not been possible to ensure, due to the adverse meteorological conditions, complete removal of contaminants, without prejudice to the need to assess the runway surface condition and report it through the AIS and/or ATS.

In presence of a wet or contaminated runway, the surface conditions of the runway must be monitored on a regular basis and re-assessed whenever a significant change could have occurred due to the evolution of the meteorological conditions or in case it is so suggested by the Special air-reports provided by pilots; in particular, the Operator:

- re-assesses the runway conditions - performing a new inspection - whenever, while a RWYCC of 2 or more is in effect, it receives two consecutive special air-reports (SERA 12020 Reg. EU 923/2012) of braking action reporting 'POOR';
- re-assesses the runway conditions and prudentially considers suspension of operations when receiving a braking action report of 'LESS THAN POOR'.

2.7 Distribution of information about runway surface conditions.

Qualora le condizioni superficiali della pista decadano al di sotto del livello minimo accettabile - MFL (Minimum Friction Level) e la pista sia soggetta a divenire 'slippery wet' in presenza di pioggia, il Gestore aeroportuale pubblica un apposito NOTAM per informare della presenza di tali condizioni indicando l'ubicazione della porzione di pista interessata.

Il NOTAM è emesso non appena, in esito alle verifiche manutentive di routine, sia identificata una porzione significativa della pista (tratto di almeno 100 m) che presenti caratteristiche di aderenza degradate e resta in vigore fino all'avvenuto ripristino di condizioni di aderenza adeguate.

Inoltre, come riportato al precedente punto 5, quando la pista è bagnata o contaminata il Gestore riporta al provider AIS e/o ATS le relative informazioni inerenti sulle sue condizioni superficiali in forma di Runway Condition Report (RCR).

In particolare, quando la pista è in tutto o in parte contaminata da neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o brina, oppure è bagnata in conseguenza delle operazioni di pulizia/trattamento della pista da neve, neve mista ad acqua, ghiaccio o brina, il RCR deve essere diffuso sia tramite l'ATS (frequenza / ATIS) sia tramite l'AIS (SNOWTAM).

Quando la pista è semplicemente wet (non associata alla presenza di standing water, neve, neve mista ad acqua ghiaccio o brina), il RCR deve essere diffuso unicamente tramite ATS.

Si precisa che, qualora il RWYCC sia stato assoggettato a downgrade o upgrade, la relativa informazione 'UPGRADED' o 'DOWNGRADED' è riportata dal Gestore aeroportuale nel campo 'plain language remarks' della "Situational Awareness Section" del RCR.

Whenever the runway surface conditions fall below the minimum acceptable level - MFL (minimum friction level) and the runway is likely to become 'SLIPPERY WET' in presence of rain, the aerodrome operator issues an ad-hoc NOTAM to inform of the presence of such conditions specifying the location of the affected portion of the runway. The NOTAM is to be issued when, following routine maintenance checks, a significant portion of the runway (a portion of at least 100 m) is recognized to have degraded friction characteristics and will remain in effect until the restoration of adequate friction conditions.

Moreover, as described in paragraph 5 above, when the runway is wet or contaminated the aerodrome operator reports to the AIS and/or ATS Provider the relevant information about its surface conditions in form of Runway Condition Report (RCR).

More in details, when the runway is wholly or partly contaminated by standing water, snow, slush, ice or frost, or it is wet following runway clearing or treatment from standing water, snow, slush, ice or frost, the RCR must be disseminated through both the ATS Unit (frequency / ATIS) and the AIS Unit (SNOWTAM).

When the runway is simply wet (not associated with the presence of standing water, snow, slush, ice or frost), the RCR must be disseminated through the ATS only.

It is to be noted that, whenever the RWYCC has been downgraded or upgraded, the relevant information 'UPGRADED' or 'DOWNGRADED' is to be included by the aerodrome operator in the 'plain language remarks' field of the "Situational Awareness Section" of the RCR.

Intenzionalmente bianca

Intentionally left blank