

**GLOBAL REPORTING FORMAT**  
**GRF**  
**DGAC/DSO/DNA**  
**DEPARTAMENTO SERV.**  
**AEROPORTUARIOS E INFRA.**  
**AERONÁUTICA**

# ANEXO 14 VOL I - 8ª edic. 2018 - SARPS aplicables a partir del 5 de noviembre de 2020,



5 de octubre de 2020 para las disposiciones del formato mundial de notificación perfeccionado para evaluar y notificar el estado de la superficie de las pistas

5 de noviembre de 2020 para las disposiciones del formato mundial de notificación perfeccionado para evaluar y notificar el estado de la superficie de las pistas.



# ANEXO 14 VOL I Enmienda 16 aplicable a partir del 4 de noviembre de 2021

Enmienda 16

de las

Normas y métodos recomendados  
internacionales

## AERÓDROMOS

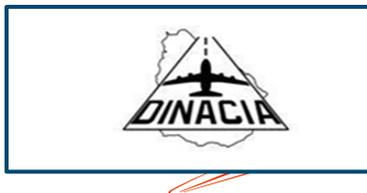
(Anexo 14, Volumen I, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional)

1. **Insértense las páginas sustitutivas siguientes en el Anexo 14, Volumen I (Octava edición) a fin de incorporar la Enmienda 16 que será aplicable a partir del 4 de noviembre de 2021:**
  - a) Páginas (viii) y (ix) — Índice
  - b) Página (xxiii) — Preámbulo
  - c) Páginas 1-3, 1-4, 1-7 y 1-8 — Capítulo 1
  - d) Páginas 2-9 a 2-13 — Capítulo 2
  - e) Página 10-2 a 10-4 — Capítulo 10
  - f) Páginas ADJ A-9, ADJ A-10 y ADJ A-12 — Adjunto A
2. Estas páginas deberían mantenerse separadas del texto del Anexo propiamente dicho hasta la fecha de aplicabilidad, en cuya oportunidad deberían ser incorporadas al Anexo.
3. Anótese esta enmienda en la página (iii).



# ANEXO 14 VOL I Enmienda 16 aplicable a partir del 4 de noviembre de 2021

ADJUNTO A. Texto de orientación que complementa las disposiciones del Anexo 14, Volumen I. ....	ADJ A-1
1. Número, emplazamiento y orientación de las pistas .....	ADJ A-1
2. Zonas libres de obstáculos y zonas de parada .....	ADJ A-2
3. Cálculo de las distancias declaradas .....	ADJ A-4
4. Pendientes de las pistas .....	ADJ A-4
5. Lisura de la superficie de las pistas .....	ADJ A-6
6. Evaluación de las características de rozamiento de superficies pavimentadas cubiertas de nieve, nieve fundente, hielo o escarcha <i>[aplicable hasta el 3 de noviembre de 2021]</i> .....	ADJ A-9
<b>0. Informe del estado de la pista para notificar el estado de la superficie de la pista <i>[aplicable a partir del 4 de noviembre de 2021]</i>.....</b>	<b>ADJ A-10</b>



# Carta a los Estados

Ref.: LT10 /2.1 – SA371 Lima, 4 de noviembre de 2020

**Referencia: Plan de acción - Implementación sobre Formato Mundial de Notificación Mejorado para Evaluar y Notificar el Estado de la Pista (GRF) – Fecha tope 4 de noviembre 2021.**

El Consejo de la OACI, para aliviar la carga de los Estados durante la pandemia de COVID-19 y el período posterior, adoptó enmiendas en su sesión 220-8 **para el aplazamiento del 5 de noviembre de 2020 al 4 de noviembre de 2021** para la fecha de aplicación de las disposiciones relativas al formato mundial de notificación mejorado para evaluar y notificar el estado de la pista (GRF), la Oficina Regional Sudamericana ha preparado un plan de acción, en conjunto con el Comité Técnico del SRVSOP, para apoyar la implementación de los Estados Miembros de esta medida



# LAR 153 OPERACIÓN DE AERÓDROMO

## ENMIENDA 7 – 2020 Adop. 2021



153-530 Estado de la superficie de la pista para uso en el informe del estado de la pista (a partir del 04 de noviembre de 2021)

### OPERACIÓN DE AERÓDROMOS

LAR 153 Apéndice 11  
Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie

Capítulo 10 – Informe del estado de la pista para notificar el estado de la superficie de la pista.



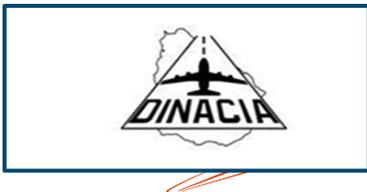
# CA - AGA - 153- 011

 Uruguay	<b>CIRCULAR DE ASESORAMIENTO</b>	CA/AGA/153-011/000
--	----------------------------------	--------------------

## CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

CA : CA-AGA-153-011  
FECHA : 19/08/2019  
EDICIÓN : PRIMERA  
EMITIDA POR : SRVSOP

**ASUNTO:** LAR 153 – EVALUACION Y NOTIFICACION DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA



# LAR 153 /153.530. Estado de la superficie de la pista para uso en el informe del estado de la pista.

## Aplicable a partir del 04 de noviembre de 2021:

Descripción del estado de la pista	Clave de estado de la pista (RWYCC)
SECA	6
ESCARCHA	
MOJADA (la superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua con un espesor de hasta 3 mm, inclusive)	5
NIEVE FUNDENTE (espesor de hasta 3 mm, inclusive)	
NIEVE SECA (espesor de hasta 3 mm, inclusive)	
NIEVE MOJADA (espesor de hasta 3 mm, inclusive)	
NIEVE COMPACTA	4
MOJADA (pista "mojada y resbaladiza") NIEVE SECA (espesor de más de 3 mm) NIEVE MOJADA (espesor de más de 3 mm)	
NIEVE SECA SOBRE NIEVE COMPACTA (cualquier espesor)	3
NIEVE MOJADA SOBRE NIEVE COMPACTA (cualquier espesor)	
NIEVE COMPACTA (temperatura del aire exterior superior a -15° Celsius)	
AGUA ESTANCADA (espesor de más de 3 mm)	2
NIEVE FUNDENTE (espesor de más de 3 mm)	
HIELO	1
HIELO MOJADO	
AGUA SOBRE NIEVE COMPACTA NIEVE SECA o NIEVE MOJADA SOBRE HIELO	0

El operador/explotador del aeródromo deberá evaluar el estado de la superficie de una pista cuando hay presencia de agua, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha en una pista en funcionamiento. A partir de esta evaluación, notificará al ATS y AIM según corresponda, una clave de estado de la pista (RWYCC) y una descripción de la superficie de la pista, información que la tripulación de vuelo puede utilizar para calcular la performance del avión.

Este informe, basado en el tipo, el espesor y la cobertura de los contaminantes, es la mejor evaluación que el explotador del aeródromo puede hacer del estado de la superficie de las pistas; sin embargo, puede tomarse en consideración toda la demás información pertinente conforme procedimientos sobre el uso del informe del estado de la pista y para la asignación de la RWYCC, de conformidad con la matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM), según lo establecido en los métodos descritos en LAR 153 - Apéndice 11 – Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie y la CA-153-012.



# LAR 153 Apéndice 11 Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie

1. Concepto RCR.- Un conjunto de criterios convenido que se aplica de manera congruente en la evaluación del estado de la superficie de las pistas, en la certificación (performance) de aviones y en el cálculo de la performance operacional;
2. una clave de estado de la pista (RWYCC) única que asocia el conjunto de criterios convenido con la tabla de performance de despegue y aterrizaje de las aeronaves, y que se relaciona con la eficacia de frenado experimentada y que finalmente notificarán las tripulaciones de vuelo;
3. la notificación del tipo de contaminante y su espesor en relación con la performance de despegue;
4. una terminología y una fraseología comunes normalizadas para la descripción del estado de la superficie de la pista que pueden ser empleadas por el personal de inspección de los explotadores de aeródromos, los controladores de tránsito aéreo, los explotadores de aeronaves, y la tripulación de vuelo; y
5. procedimientos armonizados mundialmente para el establecimiento de la RWYCC con una flexibilidad intrínseca para permitir que las variantes locales se ajusten a la especificidad de las condiciones meteorológicas, de infraestructura y de otra índole.
  - b. Estos procedimientos armonizados se reflejan en la matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM), que correlaciona las RWYCC, el conjunto de criterios convenido y la eficacia de frenado de la aeronave que la tripulación de vuelo debería esperar para cada valor de RWYCC.
  - c. Los procedimientos que se relacionan con el uso de la RCAM figuran en la CA-153-012 EVALUACION Y NOTIFICACION DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA



# GRF- global reporting format

Describir el fondo del GRF de la OACI



Explicar por qué la implementación del GRF de la OACI es importante



Diferenciar los requisitos cambiantes para la evaluación e informe de las condiciones de la pista



Definir los elementos principales de la RCAM



Uso del RCAM para evaluar e informar sobre las condiciones de la superficie de la pista



Explicar en qué circunstancias se puede ajustar RWYCC a través de una degradación o mejora

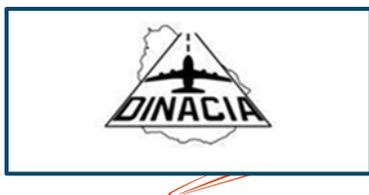


# Contaminación de la Pista

80 %

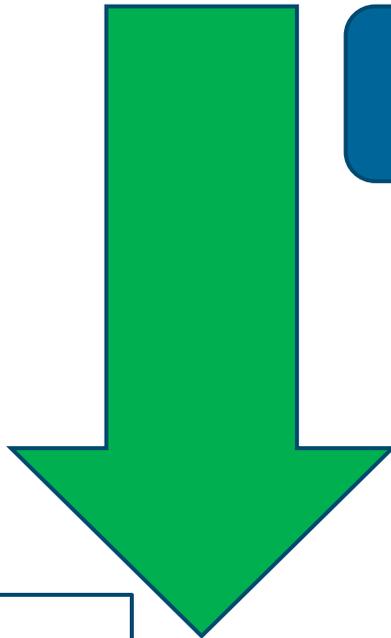
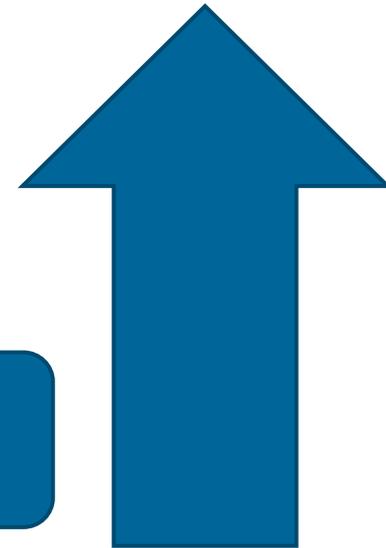
Uno de los factores que contribuyen en la excursión de pistas es la contaminación de las pistas

Varios años atrás. La Flight Safety Foundation reportó que el agua depositada, la nieve, nieve a medio derretir o hielo involucraron aproximadamente el 80 % de los accidentes por excursiones de pista que ocurrieron entre 1995 y marzo de 2008



# EL GRF DE OACI PROVEE

**Mejorar la seguridad de las aeronaves  
que operan en pistas mojadas y  
contaminadas**



**Reducir significativamente los riesgos  
asociados con la pista contaminada**



# Documentos de soporte que complementan el AN 14 Vol. I de OACI



# DEFINICIONES

**Clave de estado de la pista (RWYCC).** Número que describe el estado de la superficie de la pista que se utilizará en el informe del estado de la pista.

**Informe del estado de la pista (RCR).** Informe normalizado exhaustivo relacionado con el estado de la superficie de las pistas y su efecto en la performance de aterrizaje y despegue de los aviones

**Estado de la superficie de la pista.** Descripción de las condiciones de la superficie de la pista que se utilizan en el informe del estado de la pista y que establecen las bases para determinar la clave de estado de la pista para fines de performance de los aviones

**Matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM).** Matriz que permite evaluar la clave de estado de la pista, utilizando procedimientos conexos, a partir de un conjunto de condiciones de la superficie de la pista que se haya observado y del informe del piloto acerca de la eficacia de frenado.



# Anexo 14 Volumen I – Aeródromos

## 8/11/18

### 2.9 Condiciones del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma



# Capítulo 2 Anexo 14 — Aeródromos

## 8/11/18

### 2.9 Condiciones del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma



**2.9.1 La información sobre el estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con la misma se proporcionará a las dependencias apropiadas del servicio de información aeronáutica y se comunicará información similar de importancia para las operaciones a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, para que dichas dependencias puedan facilitar la información necesaria a las aeronaves que lleguen o salgan.**

**Esta información se mantendrá actualizada y cualquier cambio de las condiciones se comunicará sin demora**



# Capítulo 2 Anexo 14 — Aeródromos

## 8/11/18

### 2.9 Condiciones del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma

Se darán informes sobre cuestiones de importancia operacional que afecten la las operaciones de las aeronaves y los aeródromos respecto a :

la presencia de agua nieve, nieve fundente, hielo o escarcha sobre una pista, calle de rodaje o plataforma;

**aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020**

Nota 1.— **A partir del 5 de noviembre de 2020** otros contaminantes pueden ser lodo, polvo, arena, cenizas volcánicas, aceite o caucho. En los PANS- Aeródromos (Doc 9981) se incluyen los procedimientos para vigilar y notificar el estado de un área de movimiento.



# Capítulo 2 Anexo 14 — Aeródromos

## 8/11/18

Nota.— En el Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 8, y en el Manual de sistemas de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS) (Doc 9476), se da orientación para llevar a cabo inspecciones diarias del área de movimiento.

2.9.3 A partir del **5 de noviembre de 2020**, para facilitar la observancia de 2.9.1 y 2.9.2, se llevarán a cabo diariamente las inspecciones siguientes:

- a) para el área de movimiento, por lo menos una vez al día cuando el número de clave de referencia del aeródromo sea 1 ó 2 y un mínimo de dos veces diarias cuando el número de clave de referencia del aeródromo sea 3 ó 4; y
- b) para pistas, inspecciones además de las mencionadas en a) cuando el estado de la superficie de una pista podría haber cambiado de manera importante debido a las condiciones meteorológicas.



# Capítulo 2 del Anexo 14 — Aeródromos

## 8/11/18



2.9.4 A partir del **5 de noviembre de 2020** el personal que evalúa y notifica las condiciones de la superficie de una pista que se exigen en 2.9.2 y 2.9.5 estará capacitado y tendrá la competencia necesaria para cumplir sus obligaciones.



# Tripulaciones de vuelo vs Global Reporting Format



Las tripulaciones de vuelo recibirán informes sobre las condiciones de la superficie de la pista, hay un formulario consistente y estandarizado de todos los aeropuertos



El conocimiento de los controladores de tráfico aéreo sobre las condiciones de la superficie de la pista ayudará a anticipar los impactos operativos, como las desviaciones



Las tripulaciones de vuelo tendrán información, más coherente, correlacionada con el rendimiento del avión, sobre que decisiones operativas tomar



# FORMATO DE NOTIFICACIÓN UTILIZANDO EL INFORME NORMALIZADO DEL ESTADO DE LA PISTA

## **Doc. 9981**

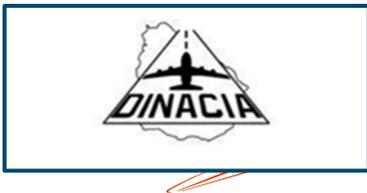
### **PARTE II – GESTIÓN OPERACIONAL DE AERÓDROMOS**



# El informe del estado de la pista (RCR)

## Runway Condition Report - DOC. 9981

La evaluación y la notificación del estado del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma son necesarias para proporcionar a la tripulación de vuelo la información necesaria para la operación segura del avión. **El informe del estado de la pista (RCR) se utiliza para notificar la información evaluada**



# El informe del estado de la pista (RCR)

## Runway Condition Report - DOC. 9981

A nivel mundial, las áreas de movimiento están expuestas a múltiples condiciones meteorológicas y, por lo tanto, las condiciones que deben notificarse son muy distintas.

En el RCR se describe una estructura básica que se aplica a todas estas variaciones climatológicas.

La evaluación del estado de la superficie de la pista se basa en una gran variedad de técnicas y ninguna solución única puede aplicarse a todas las situaciones.



# 1.1 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA-Doc. 9981

La filosofía del **RCR (Runway condition report)** es que el explotador del aeródromo evalúa el estado de la superficie de una pista cuando hay presencia de agua, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha en una pista en funcionamiento.

A partir de esta evaluación, **se notifica una clave de estado de la pista (RWYCC) (Runway condition code)** y una descripción de la superficie de la pista, información que la tripulación de Vuelo puede utilizar para calcular la performance del avión.

Este formato, basado en el tipo, el espesor y la cobertura de los contaminantes, es la mejor evaluación que el explotador del aeródromo puede hacer del estado de la superficie de las pistas; sin embargo, se tomará en consideración y se mantendrá actualizada toda la demás información pertinente, y se notificarán sin demora los cambios en las condiciones



# El concepto (RCR)



1. Un conjunto de criterios convenido que se aplica de manera congruente en la evaluación del estado de la superficie de las pistas, en la certificación (performance) de aviones y en el cálculo de la performance operacional;
2. una clave de estado de la pista (RWYCC) única que asocia el conjunto de criterios convenido con la tabla de performance de despegue y aterrizaje de las aeronaves, y que se relaciona con la eficacia de frenado experimentada y que finalmente notificarán las tripulaciones de vuelo;
3. la notificación del tipo de contaminante y su espesor en relación con la performance de despegue;
4. una terminología y una fraseología comunes normalizadas para la descripción del estado de la superficie de la pista que pueden ser empleadas por el personal de inspección de los explotadores de aeródromos, los controladores de tránsito aéreo, los explotadores de aeronaves, y la tripulación de vuelo; y
5. procedimientos armonizados mundialmente para el establecimiento de la RWYCC con una flexibilidad intrínseca para permitir que las variantes locales se ajusten a la especificidad de las condiciones meteorológicas, de infraestructura y de otra índole.

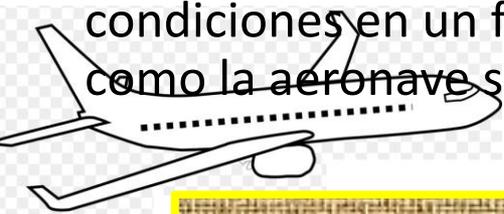


# RUNWAY CONDITION CODES (RWYCC)

Estos procedimientos armonizados se reflejan en la matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM), que correlaciona las RWYCC, el conjunto de criterios convenido y la eficacia de frenado de la aeronave que la tripulación de vuelo debería esperar para cada valor de RWYCC.

El RCAM contiene los Runway Condition Codes (RWYCC) que son asignados para cada tercio de la pista

El propósito de el RWYCC es permitir a la tripulación interpretar las condiciones en un formato estandarizado y hacer sus cálculos a cerca de como la aeronave se comportará en esas condiciones



# Doc. 9981- 1.1 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA

1.1.1.4 La RWYCC refleja la capacidad de frenado en la pista como una función de las condiciones de la superficie. Con esta información, la tripulación de vuelo puede calcular, basándose en la información sobre la performance que proporciona el fabricante del avión, la distancia de frenado necesaria de una aeronave, en las condiciones prevalecientes.



# Doc. 9981-Segunda edición, 2016 - 1.1 EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DELESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA



1.1.1.8 Cuando la totalidad o una parte de la pista está contaminada con **agua estancada**, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha, o está mojada por la limpieza o tratamiento de la nieve, nieve fundente, hielo o escarcha, el informe del estado de la pista **debería difundirse por medio de los servicios AIS y ATS.**

**Cuando la pista está mojada, pero no en relación con la presencia de agua estancada, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha, la información evaluada debería difundirse utilizando el informe del estado de la pista por medio del ATS únicamente**



# (RCAM)..



**El RCAM es el método que los operadores de aeródromo usarán para reportar las condiciones de la superficie de la pista cuando esta contaminada**

**Matriz que permite evaluar la clave de estado de la pista, utilizando Procedimientos conexos, a partir de un conjunto de condiciones de la superficie de la pista que se haya observado y del informe del piloto acerca de la eficacia de frenado**



# (RCAM).. MOJADA y SECA únicamente

MATRIZ DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DE LA PISTA (RCAM)

Criterios de evaluación		Criterios de evaluación para bajar el número de clave	
Clave de estado de la pista (RWYCC)	Descripción de la superficie de la pista	Observación de deceleración del avión o del control direccional	Informe del piloto sobre la eficacia de frenado en la pista
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>SECA</li> </ul>	---	---
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>MOJADA (La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua de hasta 3 mm de espesor)</li> </ul>	La deceleración del frenado es normal para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas Y el control direccional es normal.	BUENA
4		La deceleración del frenado O el control direccional es entre bueno y mediano.	BUENA A MEDIANA
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>MOJADA (pista "mojada y resbaladiza")</li> </ul>	La deceleración del frenado se reduce de manera observable para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas O el control direccional se reduce de manera observable.	MEDIANA
2	<p><b>Más de 3 mm de espesor de agua:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>AGUA ESTANCADA</li> </ul>	La deceleración del frenado O el control direccional es entre mediano y deficiente.	MEDIANA A DEFICIENTE
1		La deceleración del frenado se reduce significativamente para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas O el control direccional se reduce significativamente.	DEFICIENTE
0		La deceleración del frenado es entre mínima e inexistente para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas O el control direccional es incierto.	INFERIOR A DEFICIENTE



# Las prácticas operacionales

## Doc. 9981-Segunda edición, 2016

1.1.1.9 Las prácticas operacionales describen los procedimientos para responder a la información requerida operacionalmente por la tripulación de vuelo y los despachadores para las siguientes secciones:

a) cálculos de performance del avión en el despegue y el aterrizaje:



- i) despacho – planificación previa antes del inicio del vuelo:
  - despegue desde una pista, y
  - aterrizaje en un aeródromo de destino o un aeródromo de alternativa;
- ii) en vuelo – al evaluar la continuación del vuelo; y
  - antes de aterrizar en una pista; y

b) conciencia de la situación de las condiciones de la superficie en las calles de rodaje y las plataformas.



# Clave de estado de la pista (RWYCC)..

## Objetivos

Runway Conditions  
Codes

Doc. 9981-Segunda  
edición, 2016



# Clave de estado de la pista (RWYCC).. Runway Conditions Codes

1.1.2.1 La RWYCC se notificará para cada tercio de la pista evaluada.

1.1.2.2 El proceso de evaluación incluirá:

1.1.2.3 La información que se notificará deberá conformarse al RCR que consiste en:



- la evaluación y notificación del estado del área de movimiento
- presentación de la información evaluada en el formato correcto; y
- notificación sin demora de cambios significativos.
- la sección del cálculo de performance del avión; y
- la sección relativa a la conciencia de la situación.



# La información se incluirá en una cadena de datos en el siguiente orden, utilizando únicamente los caracteres compatibles con AIS:

---

## a) sección de cálculo de la performance del avión:

---

i) indicador de lugar del aeródromo;

---

ii) fecha y hora de la observación;

---

iii) número más bajo de designador de pista;

---

iv) la RWYCC para cada tercio de la pista;

---

v) porcentaje de cobertura del contaminante para cada tercio de la pista;

---

vi) espesor del contaminante suelto para cada tercio de la pista;

---

vii) descripción de la condición para cada tercio de la pista; y

---

viii) anchura de pista a la cual se aplican las RWYCC si es inferior a la anchura publicada.

---



# La información se incluirá en una cadena de datos en el siguiente orden, utilizando únicamente los caracteres compatibles con AIS:

## b) sección relativa a la conciencia de la situación:

i) longitud de pista reducida;

ii) ventisca de nieve en la pista;

iii) arena suelta en la pista;

iv) tratamiento con sustancias químicas en la pista;

v) bancos de nieve en la pista;

vi) bancos de nieve en la calle de rodaje;

vii) bancos de nieve adyacentes a la pista;

viii) condiciones de la calle de rodaje;

ix) condiciones de la plataforma;

x) utilización del coeficiente de rozamiento medido, aprobado y publicado por el Estado; y

xi) observaciones en lenguaje claro.



# SNOWTAM - APENDICE 4 Doc. PANS AIM-Primera edición, 2018

5.2.5.1.4 A partir del 5 de noviembre de 2020, la información relativa a nieve, nieve fundente, hielo, escarcha, **agua estancada** o agua relacionada con nieve, nieve fundente, hielo o escarcha en el área de movimiento **se difundirá por medio de SNOWTAM, y contendrá la información en el orden indicado en el formato de SNOWTAM del Apéndice 4**

(Enefección de prioridad)	(INDICADOR DE PRIORIDAD)	(DIRECCIONES)		<=
(Enefección abreviada)	(SW* NÚMERO DE SERIE)	(INDICADOR DE LUGAR)	FECHA/HORA DE OBSERVACIÓN	(GRUPO FACULTATIVO)
S	W	.	.	.
SNOWTAM	(Número de serie)			
Sección de cálculo de la performance del avión				
(INDICADOR DE LUGAR DEL AERÓDROMO)			M A)	<=
(FECHA/HORA DE LA OBSERVACIÓN (hora en UTC, en que se terminó la medición))			M B)	→
(NÚMERO DE DESIGNACIÓN DE PISTA MÁS BAJO)			M C)	→
(CLAVE DE ESTADO DE LA PISTA (RWYCC) PARA CADA TERCIO DE LA PISTA) (De la Matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 o 6)			M D)	// →
(PORCENTAJE DE COBERTURA DEL CONTAMINANTE PARA CADA TERCIO DE LA PISTA)			C E)	// →
(ESPESOR (mm) DE CONTAMINANTE SUELTO PARA CADA TERCIO DE LA PISTA)			C F)	// →
(DESCRIPCIÓN DEL ESTADO DE TODA LA LONGITUD DE LA PISTA) (Observado sobre cada tercio de la pista, a partir del umbral cuyo número de designación de pista sea menor)			M G)	// →
NIEVE COMPACTA SECA NIEVE SECA NIEVE SECA SOBRE NIEVE COMPACTA NIEVE SECA SOBRE HELLO ESCARCHADA HELLO NIEVE FUNDENTE AGUA ESTANCADA AGUA SOBRE NIEVE COMPACTA MOJADA HELLO MOJADO NIEVE MOJADA NIEVE MOJADA SOBRE NIEVE COMPACTA NIEVE MOJADA SOBRE HELLO				→
(ANCHURA DE PISTA A LA QUE SE APLICA LA CLAVE DE ESTADO DE LA PISTA, SI ES INFERIOR A LA ANCHURA PUBLICADA)			O H)	<=
Sección relativa a la toma de conciencia de la situación				
(LONGITUD DE PISTA REDUCIDA, SI ES INFERIOR A LA LONGITUD PUBLICADA (m))			O I)	→
(VENTISCA DE NIEVE EN LA PISTA)			O J)	→
(ARENA SUELTA EN LA PISTA)			O K)	→
(TRATAMIENTO CON SUSTANCIAS QUÍMICAS EN LA PISTA)			O L)	→
(BANCOS DE NIEVE EN LA PISTA) (Si existen, distancias desde el eje de la pista (m) seguido de "L", "R" o "LR" si procede)			O M)	→
(BANCOS DE NIEVE EN LA CALLE DE RODAJE)			O N)	→
(BANCOS DE NIEVE ADYACENTES A LA PISTA)			O O)	→
(ESTADO DE LA CALLE DE RODAJE)			O P)	→
(ESTADO DE LA PLATAFORMA)			O R)	→
(COEFICIENTE DE ROZAMIENTO MEDIDO)			O S)	→
(OBSERVACIONES EN LENGUAJE CLARO)			O T)	→
NOTAS:				
1. Anulense las letras de nacionalidad de la OACI del Doc 7510, Parte 2, de la OACI, o el identificador de aeródromo que corresponda.				
2. En datos sobre otras pistas, replácese B a H.				
3. La información de la sección relativa a la toma de conciencia de la situación se repite para cada pista, calle de rodaje y plataforma. Replácese según proceda cuando se notifique.				
4. Las palabras entre paréntesis ( ) no se transmiten.				
5. Para las letras A) a T) véanse las Instrucciones para llenar el formato de SNOWTAM, párrafo 1, inciso b).				
FIRMA DEL EXPEDIDOR (no se transmite)				



SNOWTAM  
Enmienda 39-B Anexo 15



Oficina Regional Sudamericana de la OACI  
Aprobado en 2018

El origen y el orden de la información son el resultado de procesos y Procedimientos de evaluación prescritos en los PANS-Aeródromos (Doc 9981). Apéndice 4. FORMATO DE SNOWTAM (aplicable el 5 de noviembre de 2020)





1.1.3.1 La notificación, de conformidad con el informe del estado de la pista, comenzará cuando ocurre **un cambio significativo en el estado de la superficie de la pista debido a agua, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha.**



1.1.3.2 La notificación del estado de la superficie de la pista debería seguir reflejando los cambios significativos hasta que la pista deje de estar contaminada. Cuando ocurre una situación así, el aeródromo expedirá un informe del estado de la pista en el que se indique que la pista está mojada o seca, según corresponda.



# Cambio en el estado de la superficie de la pista SIGNIFICATIVO

## Doc. 9981-Segunda edición, 2016

1.1.3.3 Se considera que un cambio en el estado de la superficie de la pista utilizado en **el informe del estado de la pista** es significativo cuando existe:

- a) un cambio en la RWYCC;
- b) un cambio en el tipo de contaminante;
- c) un cambio en la cobertura del contaminante objeto de notificación, conforme a la Tabla II-1-1;
- d) un cambio en el espesor del contaminante de conformidad con la Tabla II-1-2; y
- e) cualquier otra información, por ejemplo, un informe del piloto sobre la eficacia de frenado en la pista, que, conforme a las técnicas de evaluación empleadas, se sabe que es significativa.





## FIN DE LA PARTE I DGAC/DSO/DNA/DEPTO AGA

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

[cgarciapp@dinacia.gub.uy](mailto:cgarciapp@dinacia.gub.uy)