



MANUAL DE AEROPUERTO

POL.GRF

**PROCEDIMIENTO LOCAL DE INFORMACIÓN Y
COORDINACIÓN POR CONDICIONES ESPECIALES DE
PISTA**

INDICE

1. OBJETO DEL PROCEDIMIENTO	5
2. PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES	6
3. INFRAESTRUCTURAS, EQUIPO O INSTALACIONES UTILIZADAS	7
3.1. Infraestructuras	7
3.2. Sistemas de comunicación	7
4. RELACIÓN DE NORMATIVA APLICABLE Y DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	8
5. ESCENARIOS Y ACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO	8
6. RIESGOS DETECTADOS Y MEDIDAS MITIGADORAS ADOPTADAS	10
7. DESCRIPCIÓN DE LA SECUENCIA DE ACTUACIONES	11
7.1. ACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO	11
7.2. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN	11
7.3. DESACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO	14
8. CRITERIOS PARA LA REEVALUACIÓN DEL RWYCC	14
9. CONTROL Y GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN	16
ANEXO 1: DEFINICIONES	17
ANEXO 2: DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA GRF	19
CONCEPTOS Y DEFINICIONES DE LA METODOLOGÍA GRF	19
ESTRUCTURA DEL INFORME RCR	21
ASIGNACIÓN DE NÚMERO DE CLAVE RWYCC	25
9.1. EJEMPLO DE RCR	26
ANEXO 3: CRITERIOS DE ATRIBUCIÓN DE RWYCC	28
ANEXO 4: MATRIZ DE EVALUACIÓN DE CONDICIONES DE PISTA RCAM (SIMPLIFICADA) ..	29
ANEXO 5: MODELO DE REGISTRO RWYCC (TOEC)	30
ANEXO 6: MODELO DE REGISTRO RCR	31
ANEXO 7: FORMATO SNOWTAM	32
ANEXO 8: FLUJOGRAMAS	33

HOJA DE CONTROL DE LA DOCUMENTACIÓN

TÍTULO					
PROCEDIMIENTO LOCAL DE INFORMACIÓN Y COORDINACIÓN POR CONDICIONES ESPECIALES DE PISTA					
CÓDIGO		1ª EDICIÓN		EDICIÓN VIGENTE	
A.XV-POL.GRF		12-08-2021		4	
ÁMBITO DE APLICACIÓN		TIPO DE DOCUMENTO		ESTADO	
<input checked="" type="checkbox"/>	Público	<input checked="" type="checkbox"/>	Procedimiento	<input type="checkbox"/>	Modelo
<input type="checkbox"/>	Interno del Aeropuerto	<input type="checkbox"/>	Instrucción Técnica	<input type="checkbox"/>	Borrador
<input type="checkbox"/>	Personal Gestor Aeropuerto	<input type="checkbox"/>	Registro	<input type="checkbox"/>	En revisión
<input type="checkbox"/>	Confidencial	<input type="checkbox"/>	Otro (especificar)	<input checked="" type="checkbox"/>	Documento final
RESUMEN DEL CONTENIDO					
Procedimiento local que presenta los escenarios, activación y secuencia de actuación para cambios en las condiciones de la superficie de pista por meteorología.					
ACCIÓN		NOMBRE/PUESTO		FIRMA/FECHA	
REALIZADO		Inés Altur Brines DIRECTORA DE OPERACIONES Y MANTENIMIENTO		29-11-2023	
REVISADO Y SUPERVISADO					
APROBADO		Ivana Guinot Panadero RSO/DIRECTORA DEL AEROPUERTO		29-11-2023	

HOJA DE CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

COPIA	NOMBRE	PUESTO	ORGANIZACIÓN
Archivo por e-mail	Varios	CECOA	AEROCAS
Archivo por e-mail	Varios	TOEC	AEROCAS
Archivo por e-mail	Varios	Servicio ATC	SAERCO

HOJA DE CONTROL DE CAMBIOS

EDICIÓN	FECHA DE ENTRADA EN VIGOR	PARTES DEL DOCUMENTO AFECTADAS	MOTIVO DEL CAMBIO
2	12/08/2021	Pág. 13 (Punto 9)	Motivo: Detección de error por el Gestor. Se define el umbral para publicación de condiciones de pista por SNOWTAM.
3	25-05-2022	Puntos 9.1, 9.2 y 9.3	Motivo: Acción correctora tras inspección AESA. Se ha modificado uno de los supuestos de activación a) lluvia sin discriminación de intensidad. En las fases de activación se aclara cuándo hay que rellenar el informe RCR y en la fase de desactivación se aclara el significado de mejor de situación en lluvias.
4	29-11-2023	Anexos	Motivo: Detección de necesidad de mejora por parte del gestor. Para simplificar y hacer más entendible el procedimiento. Las definiciones y la descripción de la metodología GRF se sacan del cuerpo del documento para dejarlos en dos anexos a este.
4	29-11-2023	Hojas de control	Motivo: Detección de necesidad de mejora por parte del gestor. Mejora continua del manual.el manual. Se introduce una hoja de control de documentación, control de difusión y control de cambios.
4	29-11-2023	Punto 7	Motivo: Acción correctora tras inspección AESA. Se incluye en el apartado 7.2.(5) que CECO A debe difundir a través del ÍCARO a TWR la información de RCR mediante SNOWTAM en los casos necesarios para su difusión vía ATC o vía ATC/AIS. Se corrige además dos erratas detectadas en el documento POL.GRF Word, no aparecía la cifra de RWYCC para la que no era necesario RCR ni a partir de la cual sí.

1. OBJETO DEL PROCEDIMIENTO

El objeto de este procedimiento es establecer los protocolos de actuación que se deben seguir cuando se dan unas condiciones especiales de pista debidas a condiciones meteorológicas especiales (nieve, hielo, escarcha, lluvia, etc.) de acuerdo con el paquete de medidas adoptadas por OACI y llamadas GRF (Global Reporting Format).

El objetivo del GRF es reducir el número de excursiones en pista debido a la situación de la superficie de esta, pista contaminada. Las medidas que se adoptan son la estandarización de la metodología de medición, las comunicaciones y la formación del personal implicado.

2. PERSONAL IMPLICADO Y RESPONSABILIDADES

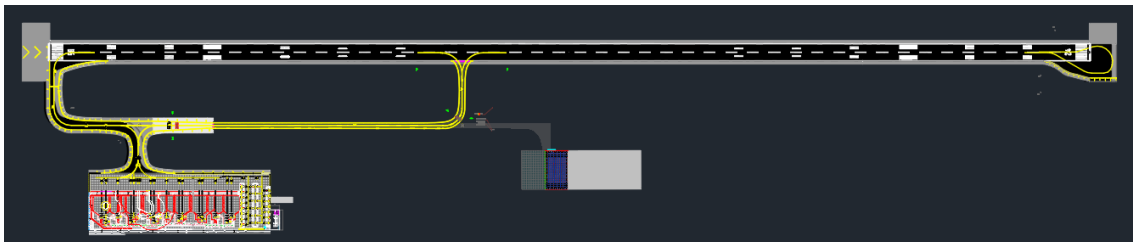
Hay que señalar que los datos de contacto del personal implicado en el presente procedimiento, cuyas funciones y responsabilidades se detallan a continuación, quedan recogido en el Anexo XII – Directorio del Manual de Aeropuerto.

PERSONAL IMPLICADO	RESPONSABILIDADES
Director de operaciones y mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar el procedimiento. - Estudiar con TWR la suspensión de las operaciones dependiendo del RWYCC determinado mediante las inspección y mediciones en pista.
RSO	<ul style="list-style-type: none"> - Analizar los incidentes reportados por las condiciones especiales en pista y aplicar los ajustes necesarios en este procedimiento.
CECOA	<ul style="list-style-type: none"> - Solicitar a TOEC inspección adicional de pista, identificación de contaminante, porcentaje de contaminación y espesor de contaminante por tercio de pista. - Complimentar el informe RCR de acuerdo con el registro MN.AP.MR.POL.GRF-1 - Difusión de las condiciones de pista por el medio correspondiente (ATC/AIS). Publicar el SNOWTAM necesario cuando corresponda de acuerdo con la información facilitada por el TOEC. - Actualización de SNOWTAM de acuerdo con la información facilitada por TWR (reporte de frenado de piloto).
Técnico de Operaciones en Campo	<ul style="list-style-type: none"> - Inspección adicional de pista a TWY a requerimiento de CECOA, identificación de contaminante, porcentaje de contaminación y espesor de contaminante por tercio de pista. Complimentar el registro MN.AP.MR.POL.GRF-1 <p>Responsable de la vigilancia activa de la evolución de las condiciones de pista.</p>
Servicio de control de aeródromo-TWR	<ul style="list-style-type: none"> - Coordinar y controlar el tráfico aéreo. - Informar al piloto de la situación de pista y calle de rodaje, facilitando los datos proporcionados por CECOCA y publicados por SNOWTAM: RWYCC - Facilitar a CECOA la información del estado de pista reportado por el piloto (acción de frenado y/o observación del control direccional)
Compañía aérea	<ul style="list-style-type: none"> - El piloto de la aeronave deberá reportar a TWR la acción de frenado,

3. INFRAESTRUCTURAS, EQUIPO O INSTALACIONES UTILIZADAS

3.1. Infraestructuras

- Pista RWY 06
- TWY C2, TWY B, TWY D



3.2. Sistemas de comunicación

- Teléfono, teléfono móvil, email.
- Radiofrecuencia en frecuencia aeronáutica para comunicaciones con TWR.
- Trunking.

4. RELACIÓN DE NORMATIVA APLICABLE Y DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

La normativa de aplicación y la documentación de referencia en la que se basa este procedimiento se lista a continuación:

- EASA: REG. (UE) 139/2014 (Opinión 3/2019), REG. (UE) 469/2020 y REG. (UE) 1387/2019.
- OACI: ANEXOS 3,6,8,14 Y 15
- PROCEDIMIENTOS:
 - o PANS AERÓDROMOS (Doc. 9981)
 - o PANS ATM (Doc. 4444)
 - o PANS AIMS (Doc. 10066)
- OACI MATERIAL GUÍA:
 - o Circular 355: Evaluación, medición y notificación del estado de superficie de la pista.
 - o Doc. 10064: Manual de performance de Aeronave.

Procedimientos del Manual relacionados con la metodología GRF que se describe y particulariza para el Aeropuerto de Castellón en este procedimiento local:

- Procedimiento MA.E-7
- Procedimiento MA.E-9 Inspección del área de movimiento.
- Procedimiento MA.E-24 Operaciones en condiciones invernales.
- Procedimiento MA.E-25 Operaciones en condiciones meteorológicas adversas.
- Procedimiento POL.POAM Procedimiento de paralización de operaciones.
- PACMA Procedimiento de actuaciones en condiciones meteorológicas adversas.

5. ESCENARIOS Y ACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

Este procedimiento se activará cuando ocurra un cambio significativo en la condición de la superficie de la pista debido al agua, nieve, hielo o escarcha (9.1 del presente documento).

Activación del procedimiento: Cuando la pista se encuentre contaminada por agua, nieve, hielo o escarcha.

Finalización del procedimiento: Cuando la pista ya no esté contaminada.

6. RIESGOS DETECTADOS Y MEDIDAS MITIGADORAS ADOPTADAS

Para la correcta aplicación del “Ground Reporting Format” mediante la elaboración del informe de estado de la pista (RCR) es fundamental la implantación de este asegurándose el Gestor que se aplican las medidas mitigadoras necesarias para minimizar los riesgos relativos al siguiente peligro detectado:

- Recepción de información errónea sobre el estado de pavimento de la pista por parte del usuario final.

Las causas que producen esta transmisión errónea de la información son las siguientes:

- Mediciones incorrectas de contaminantes en pista.
- Interpretación incorrecta de la matriz RCAM.
- Fallos en publicación de SNOWTAM.
- Fallos de comunicación del estado de la pista entre oficina ARO y servicio de control de tránsito aéreo (TWR), por lenguaje poco claro y/o interpretación incorrecta.
- Fallos en comunicación del estado de la pista entre piloto (información de frenado) y ARO y servicio de control de tránsito aéreo (TWR), por lenguaje poco claro y/o interpretación incorrecta.

Las causas pueden ser diversas:

- Desconocimiento de la metodología GRF de OACI.
- Error humano.

Las medidas mitigadoras adoptadas se reflejan en este documento y fundamentalmente son:

1. Implicación de todos los colectivos en la implantación de la metodología GRF en el Aeropuerto de Castellón:
 - a. Sesión de expertos, para discutir las modificaciones introducidas en el manual.
 - b. Comité Local de Seguridad Operacional extraordinario para la aprobación de las modificaciones.

2. Difusión de la metodología GRF entre los colectivos implicados, en el Aeropuerto de Castellón.
3. Formación del personal del Gestor Aeroportuario involucrado en esta metodología: TOEC y CECO.A.
4. Formación del personal CECO.A para la publicación del SNOWTAM: nuevas pantallas en ÍCARO, correcta cumplimentación, periodos de validez, etc. Esta formación será impartida por el proveedor, AIS ENAIRE.
5. Realización de ejercicios/ensayos sobre plano de elaboración del informe normalizado RCR con el personal implicado: TOEC, CECO.A y TWR.

7. DESCRIPCIÓN DE LA SECUENCIA DE ACTUACIONES

De acuerdo con lo argumentado en el ANEXO 2 de este documento, **el Aeropuerto de Castellón es un aeropuerto que nunca experimenta condiciones de hielo o nieve, no tiene un procedimiento de condiciones invernales. En caso de detección de hielo, nieve o escarcha en pista se suspenderán las operaciones de acuerdo con POL.POAM.**

Por lo tanto, de acuerdo con AMC1 ADR.OPS.B.037(a) **se podrá usar en el caso del Aeropuerto de Castellón la matriz RCAM simplificada**, que se adjunta en el Anexo 4 para la asignación del código RWYCC.

7.1. ACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

Este procedimiento se activará cuando:

- a) Se produzca lluvia independientemente de la intensidad.
- b) Detección de pista mojada a la revisión diaria previa a la apertura en uso público realizada por TOEC.
- c) Tener un reporte de un piloto de agua estancada en pista o pista resbaladiza.
- d) Condiciones propicias para la formación de hielo o escarcha (temperatura próxima a 0° y humedad relativa alrededor del 98%), constatadas con OMA.
- e) Se produzca granizo.

7.2. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN

A la activación del procedimiento de acuerdo con el punto 9.1, el personal CECO.A elaborará el informe RCR siguiendo la siguiente metodología:

1. CECOА solicitará al responsable TOEC la comprobación in situ de las condiciones de pista.
2. El controlador de TWR autorizará a TOEC para el acceso a pista para la realización de las mediciones, dando prioridad a esta medición respecto a cualquier tráfico, siempre que la situación de éste lo haga posible. El tiempo medio estimado para la evaluación de la pista es de 12 minutos.
3. Cada tercio de pista será inspeccionado para la evaluación del estado de la superficie: TIPO DE CONTAMINANTE, COBERTURA Y ESPESOR. Se rellenará el MN.AP.MR.POLGRF-1, modelo en ANEXO 5
 - Si existe presencia de agua en la superficie, el responsable TOEC medirá el espesor con una regla disponible en el coche de TOEC.
 - Si hay agua sobre toda la superficie, la espesura se medirá a 3 m del eje (al lado derecho) cada 300m (dos mediciones por tercio), de acuerdo con el croquis:

1º Tercio			1º Tercio			1º Tercio		
RWY 06								RWY 24
Medición 1	Medición 2		Medición 1	Medición 2		Medición 1	Medición 2	
Espesor 1º tercio= (Med.1 +Med.2)/2			Espesor 2º tercio= (Med.1 +Med.2)/2			Espesor 3º tercio= (Med.1 +Med.2)/2		

En caso de que se prevea una operativa con wide-body, se deberán tomar las medidas a 6m del eje (lado derecho).

El espesor se calcula con la media aritmética de las dos medidas para cada tercio.

Como referencia se usarán las balizas de eje (contadas desde el umbral): primera medición a la altura de la baliza número 10, la segunda a la altura de la baliza 20, la tercera a la altura de la baliza 40, la cuarta a la 50, la quinta a la 70 y la sexta a la 80.

Los datos de medición de espesura del contaminante se plasmarán en el MN.AP.MR.POLGRF-1, modelo en ANEXO 5.

- En cuanto a la medición de la cobertura, se trata más de una evaluación que una medida exacta, por lo tanto, la persona que evalúe este dato (TOEC) se basará en su juicio, formación y conocimientos del aeropuerto para reportar este dato.
4. Con los datos recopilados en campo, el TOEC adelantará al CECOА mediante teléfono móvil el RWYCC. El registro se facilitará a CECOА escaneado desde la oficina TOEC en lado aire o en mano en la oficina ARO.
CECOА transmitirá al controlador el RWYCC por línea dedicada.

En el caso de que el TOEC detecte presencia aislada de hielo, granizo, nieve o escarcha en cualquier punto de la franja central de pista (franja de 6m a ambos lados del eje) y la cobertura por hielo, nieve o escarcha superior al 10% en alguno de los tercios de pista, se reportará inmediatamente a CECOIA y en ese momento se activará el procedimiento POL.POAM.

5. Cuando el RWYCC sea 6, no se emitirá informe RCR y se confirmará el código a TWR por línea dedicada. Cuando el RWYCC sea igual o inferior a 5, CECOIA completará el MN.AP.MR.POLGRF-2 elaborando así el informe RCR (ver Anexo 6 del presente documento).

El CECOIA transmitirá la información básica del informe RCR a TWR telefónicamente por línea dedicada para que el controlador pueda transmitir esta información lo antes posible a las aeronaves próximas a operar en pista.

- ✓ Para RWYCC igual a 5 en alguno de los tramos, no es necesaria la publicación de SNOWTAM. CECOIA cumplimenta el informe RCR y se lo remite a TWR vía mail.
- ✓ Para RWYCC inferior a 5 en alguno de los tramos, será necesaria publicación de SNOWTAM. Cuando CECOIA disponga del mensaje a publicar por ÍCARO, se lo adelantará vía mail a TWR si la urgencia de una operativa en pista inminente así lo requiere mientras la NOF procede a publicar el SNOWTAM.

CECOIA deberá difundir a través del ÍCARO a TWR la información de RCR mediante SNOWTAM en los casos necesarios para su difusión vía ATC (opción en ÍCARO de "difundir") o vía ATC/AIS (opción en ÍCARO de "publicar").

El Gestor remitirá la clave RWYCC a TWR relativa a la RWY06.

6. Si persisten las condiciones que motivaron la verificación de las condiciones especiales de superficie de pista, TOEC a petición de CECOIA y en coordinación con TWR realizará las mediciones periódicas necesarias para mantener actualizados los datos del RCR. **En caso de fallo del sistema ÍCARO los datos del RCR serán transmitidos por el controlador al tráfico vía radio.**
7. En caso de que haya vuelos, el piloto reportará a TWR la condición de frenada (AIREP). Esta información será trasladada a CECOIA por la línea de teléfono dedicada para que evalúe la necesidad de bajar el número de clave RWYCC cuando el piloto reporta un RBA inferior al esperado respecto del RWYCC reportado/publicado, de acuerdo con la matriz RCAM del ANEXO 4.

8. Si tras evaluación de las condiciones de pista el RWYCC es 1 o inferior se paralizarán las operaciones de acuerdo con el POL.POAM.

7.3. DESACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

1. CECOIA solicitará actualizaciones de los datos de lluvia a la OMA, en cuanto se detecte una mejoría de la situación se procederá a la verificación de las condiciones de la superficie de pista. Se considera una mejora cuando las precipitaciones se reduce por debajo de los 15 mm/h (datos de 2 a 15 mm/h AEMET considera que es lluvia sin adjetivar, por debajo de 2mm/h lluvia débil) y en caso de no haberse alcanzado ese dato de lluvia el cese de las precipitaciones
2. CECOIA le solicitará a TOEC una nueva medición de las condiciones de pista, en coordinación con TWR (autorización a acceder a pista para la medición).
3. Cuando todavía haya contaminante en pista, TOEC reportará a CECOIA los datos tomados exactamente igual como se ha detallado en el apartado 9.2 de este documento.
4. Si hay un cambio en la RWYCC, CECOIA transmitirá el nuevo informe RCR a TWR, tal y como se describe en el apartado 9.2 de este documento
5. CECOIA publicará un nuevo SNOWTAM con los datos actualizados.
6. Cuando ya no haya más contaminante, el TOEC actualizará de nuevo el RWYCC al CECOIA.
7. CECOIA transmitirá la nueva clave de estado de pista a TWR mediante línea dedicada (RWYCC 6/6/6) y actualizará la información en el ÍCARO (cancelando el SNOWTAM).
8. Al finalizar la jornada el TOEC facilitará los registros de sus mediciones en campo a CECOIA para su archivo.
9. Al finalizar el día CECOIA registrará en el parte diario MN.AP.MR.4.8-2 todas las verificaciones de condiciones de superficie realizados, así como los registros de SNOWTAM publicados.

8. CRITERIOS PARA LA REEVALUACIÓN DEL RWYCC

La matriz RCAM permite hacer una primera evaluación de las condiciones de superficie de pista basada en la observación de tipo de contaminante, cobertura,

espesor y también temperatura exterior en caso de condiciones invernales. El *downgrading* (bajar el RWYCC) y el *upgrading* (subir el RWYCC) es una parte fundamental de la evaluación de las condiciones de la superficie de pista. Cuando la asignación inicial del RWYCC no refleja las condiciones de la superficie de pista con exactitud, en base a otras observaciones, experiencia y conocimientos del personal implicado, se deberá aplicar un upgrading o downgrading al RWYCC. En este caso:

- El RWYCC se subirá o bajará de acuerdo con un análisis global de la situación de las condiciones de superficie de pista.
- La descripción del contaminante refleja la condición actual.
- En la sección de lenguaje claro del RCR se deberá hacer constar “UPGRADED” o “DOWNGRADED”.

El Gestor deberá:

- i. Reevaluar las condiciones de la superficie de pista si se ha determinado un RWYCC 2 o superior y sin embargo se tienen dos reportes consecutivos de pilotos con una calificación de la acción de frenado “DEFICIENTE”.
- ii. Reevaluar las condiciones de la superficie de pista y considerar la suspensión de las operaciones cuando se reciba el reporte de un piloto de la calificación de la acción de frenado “INFERIOR A DEFICIENTE”.
- iii. Usar el reporte del piloto para aumentar el RWYCC, sólo cuando se use en combinación con otra información que soporte la decisión de subir el código.

En cualquier caso:

- No se puede aplicar upgrading para RWYCC de 5, 4, 3 o 2.
- No se puede aumentar un RWYCC de 1 o 0, más allá de clave 3.
- Cuando el RWYCC de 0 o 1 ha sufrido un upgrading, el Gestor deberá inspeccionar con frecuencia las condiciones de pista, cuando se está en este número de clave superior, asegurándose que las condiciones de superficie de pista no han empeorado.

En el Anexo 8 del presente documento se presentan los flujogramas donde se refleja la secuencia de actuaciones y los medios de difusión de la información descritos en los apartados anteriores.

9. CONTROL Y GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

Se deberán completar todos los documentos citados en este documento por las personas correspondiente, según la siguiente tabla.

REGISTRO	Modelo de registro	RESPONSABLE CUMPLIMENTACIÓN	RESPONSABLE DEL ARCHIVO	UBICACIÓN	FORMATO	TIEMPO MÍNIMO DEL ARCHIVO
Parte Diario	MN.AP.MR.4.8-2	CECOA	Responsable CECOA	CECOA	Papel / Digital	Cinco (5) años
Registro RWYCC	MN.AP.MR.POL. GRF-1	Técnico Operaciones en Campo	Técnico de Mantenimiento	CECOA	Digital / Papel	Cinco (5) años
Registro informe RCR	MN.AP.MR.POL. GRF-2	CECOA	Responsable CECOA	CECOA	Papel / Digital	5 años

Todos los registros están incluidos en el ANEXO XI – MODELOS DE REGISTROS.

ANEXO 1: DEFINICIONES

- **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 a cerca de la eficacia de frenado.
- **Estado de superficie de pista:** Descripción de las condiciones de superficie de la pista que se utilizan en el formato mundial de notificación y que establecen las bases para determinar la clave de estado de la pista para fines de performance de los aviones.

También se notifican los productos químicos des congelantes de aeronaves y otros contaminantes, pero no se incluyen en la lista de los descriptores del estado de la superficie de la pista porque sus efectos en las características de rozamiento de la superficie de la pista y la clave de estado de la pista no pueden ser evaluadas de manera normalizada.

- a) **Pista seca:** Se considera que una pista está seca si su superficie no está mojada o contaminada y no presenta humedad visible en el área que se prevé utilizar.
- b) **Pista mojada:** la superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua con menos de 3mm de espesor, dentro del área de utilización prevista.
- c) **Pista mojada resbaladiza:** Una pista mojada respecto de la cual se ha determinado que las características de rozamiento de la superficie, en una proporción significativa de la pista, se ha deteriorado.
- d) **Pista contaminada:** Cuando una parte significativa de su superficie (en partes aisladas o continuas de la misma) dentro de la longitud y anchura en uso está cubierta por una o más de las sustancias enumeradas en la lista de descriptores de la superficie de pista.
- e) **Descriptores del estado de superficie de pista:** Uno de los siguientes elementos en la superficie de pista: nieve compacta, nieve seca, escarcha, hielo, nieve fundente, agua estancada, hielo mojado, nieve mojada.
 - i. Nieve seca: recién caída, sin agua en el interior, mullida.
 - ii. Nieve compacta: Nieve que al pasar por encima no produce huella.
 - iii. Nieve fundente: Aspecto de granos redondos, es una nieve blanda con una cohesión muy débil.

- iv. Nieve mojada: O por lluvia o porque ha aumentado la temperatura, se mezcla agua y nieve.
- v. Escarcha: Es una cobertura de aspecto brillante, hojas de textura frágil, sin cohesión y muy desmenuzable.
- vi. Hielo: agua congelada con un cierto grosor, muy resbaladizo y a diferencia de la escarcha no es desmenuzable.
- vii. Hielo mojado: Mezcla de hielo y agua, por lluvia o porque ha aumentado la temperatura.

ANEXO 2: DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA GRF

La metodología GRF es un método de evaluación y reporte de forma estandarizada de las condiciones de la superficie de la pista. La información es codificada y divulgada cuando hay contaminación de la superficie de pista fundamentalmente en condiciones meteorológicas adversas. La información en cuestión engloba:

- Tipo de contaminante
- Espesor
- Porcentaje de superficie cubierta por contaminante

Esta información debe proporcionarse para cada tercio de pista.

El objetivo fundamental es mejorar la seguridad operacional mitigando los riesgos asociados a uno de los factores que contribuyen a las excursiones en pista, que es el estado de la superficie. Por lo tanto, con el GRF se pretende reportar en tiempo real las condiciones especiales de la pista a los pilotos que la vayan a usar. De este modo, el piloto tendrá una mayor conciencia situacional, esto es, más información para tomar decisiones durante las maniobras de despegue o aterrizaje.

CONCEPTOS Y DEFINICIONES DE LA METODOLOGÍA GRF

Para poder comprender la metodología GRF, se deben antes tener claros todos los conceptos que incluye el **Reporte de las condiciones de la pista (RCR)**, que es el Informe que elabora el Gestor aeroportuario en el que aparece toda la información necesaria para el piloto en cuanto a la situación de la pista por presencia de contaminante por condiciones meteorológicas adversas o invernales: datos de aeródromo, fecha y hora, tipo de contaminante, nivel de contaminación, etc. Se trata de un informe completo que se publicará por SNOWTAM (vía AIS) cuando proceda.

1. **CÓDIGO DE CONDICIÓN DE LA PISTA: RYCC** *(Campo obligatorio)*

Código de TRES (3) DÍGITOS que da información del estado de la pista en cada tercio, que tendrá el formato n/n/n, donde cada tercio de pista irá separado por una barra inclinada “/”.

Donde n es un número del 0 al 6 con el siguiente significado:

6-> Mejores condiciones

0-> Peores condiciones

La clave de estado de pista se cumplimentará de acuerdo con la tabla del ANEXO 1: "CRITERIOS DE ATRIBUCIÓN DE RWYCC"

2. **Porcentaje de cada tercio cubierto por contaminante.** *(Campo condicional)*

Se informa igualmente del nivel de cobertura porcentual de cada tercio, con el siguiente formato: nn/nn/nn, siendo nn el porcentaje reportado de acuerdo con la siguiente tabla:

Porcentaje de cobertura del contaminante (inspección en campo)	Porcentaje reportado en el RCR
0-10	NR
11-25	25
26-50	50
51-75	75
76-100	100

Por lo tanto, no se notifica en caso de que la cobertura sea inferior al 10%, usándose el código NR.

3. **Espesor del contaminante** *(Campo condicional)*

El espesor del contaminante se medirá en mm, la medida de cada tercio de pista irá separado por una barra inclinada "/". El formato será por lo tanto nn/nn/nn (donde nn son las medidas en milímetros del espesor en cada tercio. En caso de lluvia: no se reportan en el RCR las mediciones inferiores a 3mm, se pondrá NR o WET. En caso de mediciones superiores a 3mm, se pondrá la medición realizada o simplemente se pondrá STANDING WATER.

Se notifica únicamente para nieve seca, nieve mojada, nieve fundente y/o nieve estancada.

4. **Descripción de las condiciones de cada tercio de pista** *(Campo obligatorio)*

Se describen los tipos de contaminante en cada tercio de pista:

- Nieve compacta (COMPACTED SNOW)
- Nieve seca (DRY SNOW)
- Nieve seca sobre nieve compacta (BRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW)
- Nieve seca sobre hielo (DRY SNOW ON TOP OF ICE)
- Escarcha (FROST)
- Hielo (ICE)
- Nieve semiderretida (SLUSH)
- Agua estancada (STANDING WATER)
- Agua sobre nieve compacta (WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW)
- Pista mojada (WET)

- Hielo mojado (WET ICE)
- Nieve mojada (WET SNOW)
- Nieve mojada sobre nieve compacta (WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW)
- Nieve mojada sobre hielo (WET SNOW ON TOP OF ICE)

En el tercio que no hay contaminante se especificará DRY.

5. **Condiciones de cada tercio de pista**

El RWYCC va precedido por el número más bajo de designación de pista, y a partir de este se identifica cada tercio.

Por ejemplo, en el Aeropuerto de Castellón, el código más bajo es el 06, y a partir de este umbral se encontraría el primer tercio que se reporta en el informe RCR.

6. **Reporte de frenado: RBA (Report of Braking Action)**

Es el reporte que da el piloto de la aeronave al servicio ATS de la condición de frenado durante la maniobra de aterrizaje. TWR debe facilitar esta información al Gestor Aeroportuario para que evalúe la necesidad o no de modificar el RWY CC publicado/Reportado. Los criterios para la degradación del RWYCC son los establecidos en el ANEXO 4 "MATRIZ DE EVALUACIÓN DE CONDICIONES DE PISTA: RCAM".

ESTRUCTURA DEL INFORME RCR

De acuerdo con el ADR.OPS.A.065, el Gestor debe reportar las condiciones de superficie de pista para cada tercio de esta, usando el reporte RCR. Dicho reporte deberá incluir:

- Código RWYCC (número de 0 a 6)
- Superficie cubierta por el contaminante.
- Tipo de contaminante (COMPACT SNOW, DRY, DRY SNOW, DRY SNOW ON TOPO OF COMPACTED SNOW, DRY SNOW ON TOPO OF ICE, FROST, ICE, SIPPERY WET, SLUSH, SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY, STANDING WATER, WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, WET, WET ICE, WET SNOW, WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, WET SNOW ON TOP OF ICE, CHEMICALLY TREATED AND LOOSE SAND)

El reporte comenzará cuando se produzcan cambios significativos en las condiciones de superficie de pista, debido a agua, nieve, aguanieve, hielo o escarcha.

El reporte de las condiciones de la superficie de pista debe continuar hasta que la pista no está contaminada. Cuando esto ocurra, el operador emitirá un reporte RCR confirmando que la pista está mojada (WET) o seca (DRY) según proceda.

El coeficiente de rozamiento no será reportado.

Cuando una pista o porción de pista es resbaladiza por estar mojada, el Gestor deberá publicar esa información a sus usuarios mediante la publicación de un NOTAM, detallando la ubicación de la parte afectada por estas condiciones.

De acuerdo con AMC ADR.OPS.A.065(a), en cuanto a las condiciones de reporte, el Gestor deberá divulgar el reporte RCR a través del AIS y del servicio de control de aeródromo cuando la pista está total o parcialmente contaminada por agua estancada, nieve, aguanieve, hielo o escarcha, o está mojada debido a un tratamiento de limpieza de nieve, aguanieve, hielo o escarcha. Cuando la pista está mojada, no debido a la presencia de agua estancada, nieve, aguanieve, hielo o escarcha, la información debe ser difundida mediante RCR a través del servicio de tránsito aéreo.

El informe RCR, de acuerdo con AMC ADR.OPS.A.065(a) que elabora el Gestor Aeroportuario consta de dos partes claramente diferenciadas:

PARTE 1: SECCIÓN DE CÁLCULO DE LA PERFORMANCE DE LA AERONAVE

INFORMACIÓN	TIPO
1.- AERÓDROMO	<i>Obligatoria (nnnn, 4 letras código ICAO)</i>
2.- FECHA Y HORA DE LA EVALUACIÓN	<i>Obligatoria (MMDDhhmm, en UTC)</i>
3.- NÚMERO MÁS BAJO DEL DESIGNADOR DE PISTA	<i>Obligatoria (nn[L] o nn[C] o nn [R])</i>
4.- CLAVE DE ESTADO DE CADA TERCIO DE PISTA: RWYCC	<i>Obligatoria (n/n/n)</i>
5.- % DE COBERTURA DE CONTAMINANTE.	<i>Condiciona (nn/nn/nn, No se notifica si tercio seco o % inferior al 10%)</i>
6.- ESPESOR DE COBERTURA DE CONTAMINANTE SUELTO POR CADA TERCIO DE PISTA.	<i>Condiciona (nn/nn/nn, Sólo para nieve seca, nieve mojada, nieve fundente y agua estancada)</i>

7.- TIPO DE CONTAMINANTE EN CADA TERCIO DE PISTA.	<i>Obligatoria (Se usarán mayúsculas y el contaminante será cualquiera de los listados en ADR.OPS.A.065(a))</i>
8.- ANCHO DE LA PISTA ALA QUE APLICA LA RWY CC EN CASO DE QUE SEA INFERIOR A LA PUBLICADA.	<i>Facultativa (nn, Anchura en metros a la que aplica en RWYCC su es inferior a la anchura publicada)</i>

PARTE 2: SECCIÓN RELATIVA A LA CONCIENCIA SITUACIONAL

INFORMACIÓN	TIPO
9.- Longitud de pista reducida respecto de la declarada	<i>Condicional: se modificará cuando se haya publicado un NOTAM con un nuevo conjunto de distancias declaradas que afecta a la LDA.</i> RWY nn[L] o nn[C] o nn [R] LDA REDUCED TO [n]nn
10.- Ventisca de nieve en la pista	<i>Condicional.</i> RWY nn[L] o nn[C] o nn [R] LDA DRIFTING SNOW
11.- Arena suelta en la pista	<i>Condicional.</i> RWY nn[L] o nn[C] o nn [R] LDA LOOSE SAND
12.- Tratamiento químico de la pista.	<i>Condicional.</i> RWY nn[L] o nn[C] o nn [R] CHEMICAL TREATED
13.- Bancos de nieve en pista.	<i>Condicional.</i> RWY nn[L] o nn[C] o nn [R] SNOWBANK Lnn o Rnn o LRnn FM CL
14.- Bancos de nieve en calles de rodaje.	<i>Condicional.</i> TWY [nn]n o TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n/... or ALL TWYS SNOWBANKS
15.- Bancos de nieve adyacentes a pista.	<i>Condicional.</i> RWY nn[L] o nn[C] o nn [R] ADJ SNOWBANKS
16.- Estado de calle de rodaje.	<i>Condicional.</i> TWY [nn]n POOR
17.- Estado de plataforma.	<i>Condicional.</i>

	<i>APRON [nnnn] POOR</i>
18.- Rozamiento estimado de cada tercio de pista.	<i>No se publicará (Reg. 139/2014)</i>
19.- Observaciones en lenguaje claro.	<i>Opcional.</i>

De acuerdo con el GM1 ADR.OPS.A.065(a) es importante reportar las condiciones del área de movimiento y zonas adyacentes de modo que se le proporcione toda la información relevante al piloto para que la operación sea segura. EL RCR se usa para reportar los resultados de la inspección mediante la publicación del SNOWTAM, cuando sea necesario.

La filosofía del informe RCR es que le Gestor auditará las condiciones de pista cuando haya presencia de agua, nieve, aguanieve, hielo o escarchar. De esta inspección, se obtiene el código RWYCC y una descripción de las condiciones de la superficie de pista, que servirá al piloto para calcular la performance de despegue o aterrizaje. Este formato, basado en el tipo, profundidad y cobertura de contaminantes, es la mejor manera de evaluar las condiciones de superficie de pista por parte del Gestor, sin embargo, todas las informaciones pertinentes que puedan ser relevantes deben ser actualizadas, así como cambios en las condiciones deben ser reportadas sin retrasos. El código RWYCC refleja la capacidad de frenado en pista en función de las condiciones de la superficie. Con esta información, la tripulación puede obtener, con la información del fabricante, la distancia de parada necesaria en el aterrizaje con las condiciones existente.

De acuerdo con AMC1 ADR.OPS.A.065 (b) y (c), se define cuándo se puede decir que hay un cambio significativo de las condiciones de pista que harán necesario un cambio en el RCR:

- Cambio en el RWYCC
- Cambio en el tipo de contaminante.
- Cambio en la cobertura reportada.

Assessed per cent	Reported per cent
10-25	25
26-50	50
51-75	75
76-100	100

Table 1 — Percentage of coverage for contaminants

- Cambio en la profundidad del contaminante.

Contaminant	Valid values to be reported	Significant change
STANDING WATER	04, then assessed value	3 mm
SLUSH	03, then assessed value	3 mm
WET SNOW	03, then assessed value	5 mm
DRY SNOW	03, then assessed value	20 mm

Table 2 – Depth assessments for contaminants

Para agua estancada, 04 (4mm) es la mínima profundidad y por encima de esta la profundidad medida debe ser reportada. Para 3mm o menos, el tercio debe considerarse mojado.

Para aguanive (o nieve fundente), nieve mojada o nieve seca, las profundidades menores o iguales a 3mm deben ser reportadas como 03(3mm). Por encima de los 4mm para agua estancada y por encima de los 3mm para aguanieve, nieve mojada o nieve seca, el valor de medición debe ser reportado y un cambio importante se relación CON UN CAMBIO OBSERVADO respecto este valor evaluado. Será necesario un nuevo RCR pues implica un cambio en la RWY CC de la pista.

ASIGNACIÓN DE NÚMERO DE CLAVE RWYCC

El Aeropuerto de Castellón es un aeropuerto que nunca experimenta condiciones de hielo o nieve, no tiene un procedimiento de condiciones invernales. En caso de detección de hielo, nieve o escarcha en pista (de acuerdo con el punto 9.3(4) de este documento) se suspenderán las operaciones de acuerdo con POL.POAM.

Por lo tanto, de acuerdo con AMC1 ADR.OPS.B.037(a) **se podrá usar en el caso del Aeropuerto de Castellón la matriz RCAM simplificada**, que se adjunta en el Anexo 4.

- En caso de contaminante único:
 - o Si la cobertura del contaminante (agua) para ese tercio es menos del 10%, ha de generarse un RWYCC de 6 para ese. Si todos los tercios tienen menos de 10% de cobertura de contaminante, no se genera ningún informe.
 - o Si el % de cobertura de contaminante (agua) para ese tercio es mayor o igual a 10% y menor o igual a 25% ha de generarse una RWYCC de 6 para ese tercio y el contaminante se notifica con un 25% de cobertura.

- Si el % de cobertura de contaminante (agua) para ese tercio es superior al 25%, la RWYCC para ese tercio se basará en el contaminante presente (agua) de acuerdo con la matriz RCAM simplificada
- Si hay múltiples contaminantes presentes con una cobertura de más del 25% pero ninguno de ellos en particular cubre más de 25% de cualquier tercio de pista, la RWYCC se basa en el juicio del TOEC, con base al contaminante que más probablemente afecte a la performance del avión.
- Si la distribución del contaminante no es uniforme, la ubicación del área que está mojada o cubierta por el contaminante se describe en la parte de "observaciones en lenguaje claro" de la sección de conciencia situacional.
- Se considerará pista mojada y resbaladiza cuando la fricción en una parte importante de la RWY se ha visto reducida, y dado que no se dispone de método de medición de coeficiente de rozamiento en el aeropuerto, se asignará el código RWYCC 3 correspondiente cuando:
 - Se tenga un reporte de un piloto sobre la eficacia del frenado de la pista "MEDIANA" y el RWYCC publicado sea 5.
 - El Gestor deberá re-evaluar las condiciones de pista que consistirán en, pruebas de frenado con el coche TOEC a lo largo de la franja central de pista (3m a ambos lados del eje de la RWY si sólo se prevén operativas con narrow bodies o 6m en el caso de que se prevea alguna operativa de wide body)
 - Se publicará NOTAM de pista resbaladiza indicando qué zonas de la RWY presenten esta condición.

9.1. EJEMPLO DE RCR

LECH 01211710 06 2/2/2 100/100/100 5/5/5

STANDING WATER/ STANDING WATER/ STANDING WATER

La información del SNOWTAM relativa a la performance del avión es:

- 01211710: Enero día 21 a las 17:10 UTC
- 06: Pista 06
- 2/2/2 Código para cada tercio desde umbral 06 2/2/2
- 100/100/100 Porcentaje de cobertura para cada tercio, los tres tercios completamente cubiertos.
- 05/05/05: Espesor en los tres tercios de 5mm

- STANDING WATER/ STANDING WATER/ STANDING WATER: *agua estancada en todos los tercios de pista.*

ANEXO 3: CRITERIOS DE ATRIBUCIÓN DE RWYCC

CRITERIOS DE ATRIBUCIÓN DEL RWYCC A PARTIR DE LA DESCRIPCIÓN DE LA SUPERFICIE DE PISTA	
RWYCC	Descripción de cada tercio de pista
6	SECA (DRY): o tercio de pista cubierto de contaminante hasta un máximo del 10% de su área.
5	ESCARCHA (FROST) MOJADA (WET): superficie de pista cubierta por cualquier tipo de humedad o agua con un espesor de hasta 3mm. <u>Hasta 3mm de espesor de</u> NIEVE SECA (DRY SNOW), NIEVE FUNDENTE (SLUSH) y NIEVE MOJADA (WET SNOW).
4	Temperatura del aire exterior entre -15°C y menos: NIEVE COMPACTA (COMPACT SNOW)
3	MOJADA (pista "resbaladiza y mojada") NIEVE SECA o NIEVE MOJADA (cualquier espesor) sobre nieve compacta (DRY SNOW OR WET SNOW ON TOP OF COMPACT SNOW) Más de 3mm de espesor: NIEVE SECA (DRY SNOW) y NIEVE MOJADA (WET SNOW). <u>Temperatura del aire exterior superior a -15°C:</u> NIEVE COMPACTA (COMPACT SNOW)
2	Más de 3mm de espesor de agua o nieve fundente: AGUA ESTANCADA (STANDING WATER) y NIEVE FUNDENTE (SLUSH).
1	HIELO (ICE) (De cualquier espesor)
0	HIELO MOJADO (WET ICE) AGUA SOBRE NIEVE COMPACTA (WATER ON TOP OF COMPACT SNOW) NIEVE SECA O NIEVE MOJADA SOBRE HIELO (DRY SNOW OR WET SNOW ON TOP OF ICE)

ANEXO 4: MATRIZ DE EVALUACIÓN DE CONDICIONES DE PISTA RCAM (SIMPLIFICADA)

CRITERIOS DE EVALUACIÓN		CRITERIOS DE EVALUACIÓN PARA BAJAR EL NÚMERO DE CLAVE	
RWYCC	Descripción de cada tercio de pista	Deceleración del avión u observación del control direccional	Informe del piloto sobre la eficacia de frenado en la pista
6	SECA (DRY): o tercio de pista cubierto de contaminante hasta un máximo del 10% de su área.	***	***
5	MOJADA (WET): superficie de pista cubierta por cualquier tipo de humedad o agua con un espesor de hasta 3mm.	La deceleración de frenado es normal para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas y el control direccional es normal.	BUENA (GOOD)
4		La deceleración del frenado o el control de dirección es de buena a media.	BUENA A MEDIA (GOOD TO MEDIUM)
3	MOJADA (pista "resbaladiza y mojada")	La deceleración del frenado se reduce de forma observable para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas, o el control direccional se reduce de forma observable.	MEDIA (MEDIUM)
2	Más de 3mm de espesor de agua o nieve fundente: AGUA ESTANCADA (STANDING WATER)	La deceleración del frenado o el control direccional es entre media y deficiente.	MEDIA A DEFICIENTE (MEDIUM TO POOR)
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 u no existente entre mínima y no existente para la fuerza de frenado aplicado a las ruedas, o el control direccional es incierto.	INFERIOR A DEFICIENTE

ANEXO 5: MODELO DE REGISTRO RWYCC (TOEC)

MN.AP.MR.POL.GRF-1 REGISTRO DE EVALUACIÓN DE CONDICIONES DE PISTA

FECHA	
HORA	

RWY 06	Espesor 1 (E1):	mm	Espesor 3 (E3):	mm	Espesor 1 (E5):	mm	RWY 24
	Espesor 2 (E2):	mm	Espesor 4 (E4):	mm	Espesor 2 (E6):	mm	
	Media (E1+E2)/2:	mm	Media (E3+E4)/2:	mm	Media (E5+E6)/2:	mm	
	1º TERCIO		2º TERCIO		3º TERCIO		

Espesor de agua medido a 3m o 7m (según indicaciones CECOA) del lado derecho del eje de RWY
 Las medidas se realizarán a la altura de las balizas de eje nº 10, 20, 40, 50, 70 Y 80
 En caso de presencia de nieve, hielo o escarcha dentro de la franja de 3m (o 6 m) a ambos lados del eje de pista y el porcentaje de cobertura sea superior al 10% en alguno de los tercios, se reportará inmediatamente a CECOA esta información para proceder a la activación del POL.POAM

	CONTAMINANTE	ESPESOR	CÓDIGO RWYCC	% COBERTURA
TERCIO 1º				
TERCIO 2º				
TERCIO 3º				

CUMPLIMENTADO POR:	
FIRMA:	

CRITERIOS DE ATRIBUCIÓN DEL RWYCC A PARTIR DE LA DESCRIPCIÓN DE LA SUPERFICIE DE PISTA	
RWYCC	Descripción de cada tercio de pista
6	SECO (DRY) o tercio de pista cubierto de contaminante hasta un máximo del 10% del área.
5	MOJADA (WET): superficie de pista cubierta por cualquier tipo de humedad o agua con un espesor de hasta 3mm.
4	
3	MOJADA (pista "resbaladiza y mojada")
2	Más de 3mm de espesor de agua o nieve fundente: AGUA ESTANCADA (STANDING WATER)
1	
0	

Manual de Aeropuerto

ANEXO 7: FORMATO SNOWTAM

(COM heading)	(PRIORITY INDICATOR)	(ADDRESSES)										<E>			
(Abbreviated heading)	(DATE AND TIME OF FILING)	(ORIGINATOR'S INDICATOR)										<E>			
(S)	(W)	(*)	(*)									(LOCATION INDICATOR)	(DATE/TIME OF ASSESSMENT)	(OPTIONAL GROUP)	<E>

SNOWTAM	(Serial number)	<E>
Aeroplane performance calculation section		
(AERODROME LOCATION INDICATOR)	M	A) →
(DATE/TIME OF ASSESSMENT (Time of completion of assessment in UTC))	M	B) →
(LOWER RUNWAY DESIGNATION NUMBER)	M	C) →
(RUNWAY CONDITION CODE (RWYCC) ON EACH RUNWAY THIRD) <small>(From Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 or 6)</small>	M	D) / / →
(PER CENT COVERAGE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD)	C	E) / / →
(DEPTH (mm) OF LOOSE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD)	C	F) / / →
(CONDITION DESCRIPTION OVER TOTAL RUNWAY LENGTH) * <small>(Observed on each runway third, starting from threshold having the lower runway designation number)</small>	M	G) / / →
COMPACTED SNOW DRY DRY SNOW DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW DRY SNOW ON TOP OF ICE FROST ICE SLUSH STANDING WATER WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW WET WET ICE WET SNOW WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW WET SNOW ON TOP OF ICE		→
(WIDTH OF RUNWAY TO WHICH THE RUNWAY CONDITION CODES APPLY, IF LESS THAN PUBLISHED WIDTH)	O	H) →
Situational awareness section		
(REDUCED RUNWAY LENGTH, IF LESS THAN PUBLISHED LENGTH (m))	O	I) →
(DRIFTING SNOW ON THE RUNWAY)	O	J) →
(LOOSE SAND ON THE RUNWAY)	O	K) →
(CHEMICAL TREATMENT ON THE RUNWAY)	O	L) →
(SNOWBANKS ON THE RUNWAY) <small>(If present, distance from runway centre line (m) followed by "L", "R" or "LR" as applicable)</small>	O	M) →
(SNOWBANKS ON A TAXIWAY)	O	N) →
(SNOWBANKS ADJACENT TO THE RUNWAY)	O	O) →
(TAXIWAY CONDITIONS)	O	P) →
(APRON CONDITIONS)	O	R) →
(MEASURED FRICTION COEFFICIENT)	O	S) →
(PLAIN-LANGUAGE REMARKS)	O	T))
NOTES: 1. *Enter ICAO nationality letters as given in ICAO Doc 7510, Part 2 or otherwise applicable aerodrome identifier. 2. Information on other runways, repeat from B to H. 3. Information in the situational awareness section repeated for each runway, taxiway and apron. Repeat as applicable when reported. 4. Words in brackets () not to be transmitted. 5. For letters A) to T) refer to the Instructions for the completion of the SNOWTAM Format, paragraph 1, item b).		

ANEXO 8: FLUJOGRAMAS

