

**LISTA DE TABLAS Y FIGURAS**

**Tabla II-1-1 – Porcentaje de cobertura para los contaminantes**

<b>Porcentaje evaluado</b>	<b>Porcentaje notificado</b>
10 – 25	25
26 – 50	50
51 – 75	75
76 – 100	100

**Tabla II-1-2 – Evaluación del espesor de los contaminantes**

<b>Contaminante</b>	<b>Valores válidos que se notificarán</b>	<b>Cambio significativo</b>
AGUA ESTANCADA	04, luego el valor evaluado	3 mm hasta 15 mm inclusive
NIEVE FUNDENTE	03, luego el valor evaluado	3 mm hasta 15 mm inclusive
NIEVE MOJADA	03, luego el valor evaluado	5 mm
NIEVE SECA	03, luego el valor evaluado	20 mm

*Nota 1.— Para NIEVE ESTANCADA, 04 (4 mm) es el valor mínimo a partir del cual debe notificarse el espesor. (Para 3 mm y menos, el tercio de la pista se considera MOJADO).*

*Nota 2.— Para NIEVE FUNDENTE, NIEVE MOJADA y NIEVE SECA, 03 (3 mm) es el valor mínimo a partir del cual debe notificarse el espesor.*

*Nota 3.— Por encima de 4 mm para AGUA ESTANCADA y de 3 mm para NIEVE FUNDENTE, NIEVE MOJADA y NIEVE SECA se notifica un valor evaluado, y un cambio importante se relaciona con un cambio observado respecto a este valor evaluado.*

Tabla II-1-3 – Asignación de la clave de estado de la pista (RWYCC)

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

**Tabla II-1-4 – Correlación de la clave de estado de la pista y los informes del piloto sobre la eficacia de frenado en la pista**

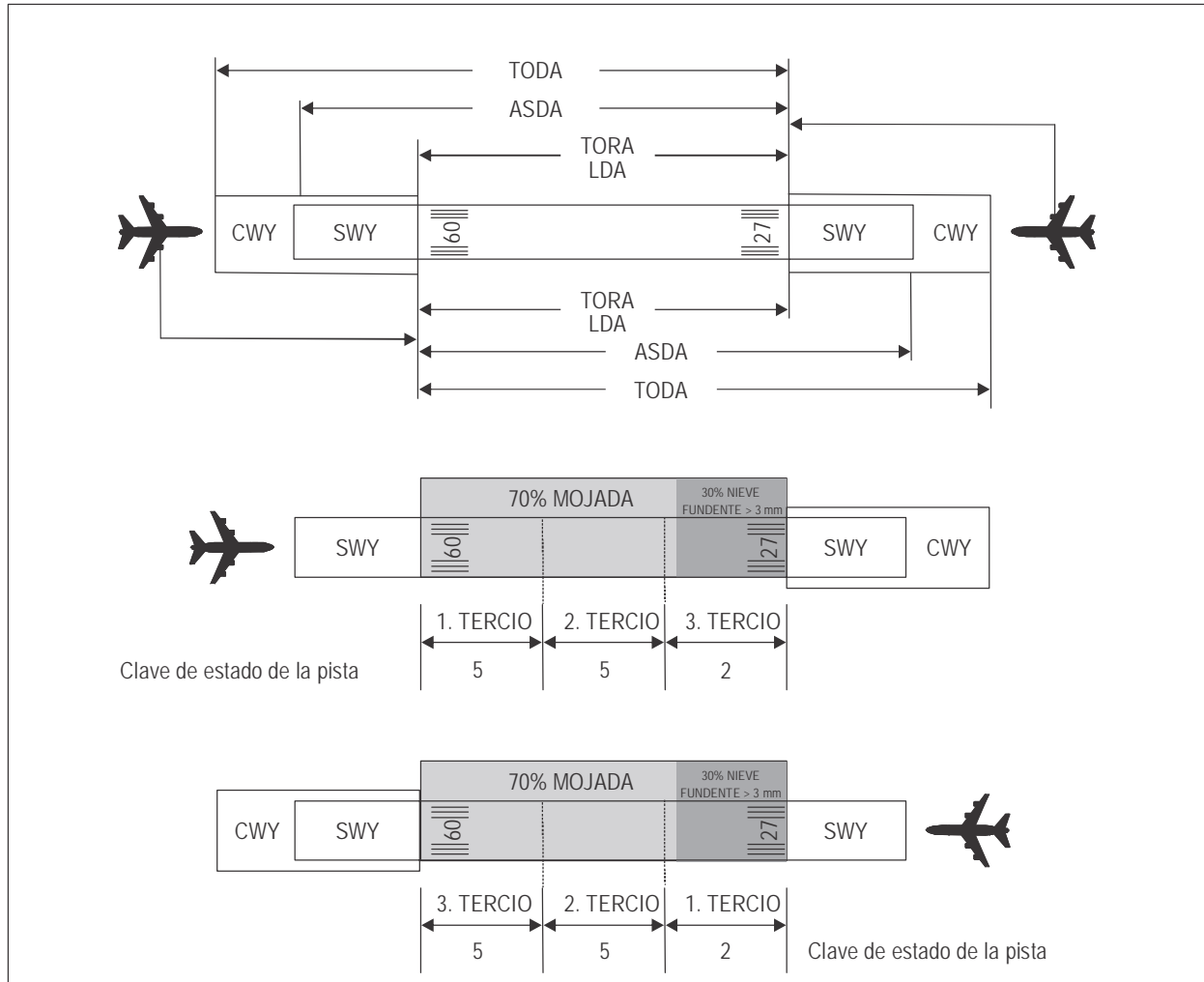
<i>Informe del piloto sobre la eficacia de frenado en la pista</i>	<i>Descripción</i>	<i>Clave de estado de la pista (RWYCC)</i>
N/A		6
BUENA	La desaceleración del frenado es normal para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas Y el control direccional es normal	5
BUENA A MEDIANA	La desaceleración del frenado O el control direccional está entre bueno y mediano	4
MEDIANA	La desaceleración 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	3
MEDIANA A DEFICIENTE	La desaceleración del frenado O el control direccional es entre mediano y deficiente	2
DEFICIENTE	La desaceleración del frenado se reduce significativamente para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas O el control direccional se reduce significativamente	1
INFERIOR A DEFICIENTE	La desaceleración del frenado es entre mínima y no existente para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas O el control direccional es incierto	0

Tabla II-1-5 – Matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM)

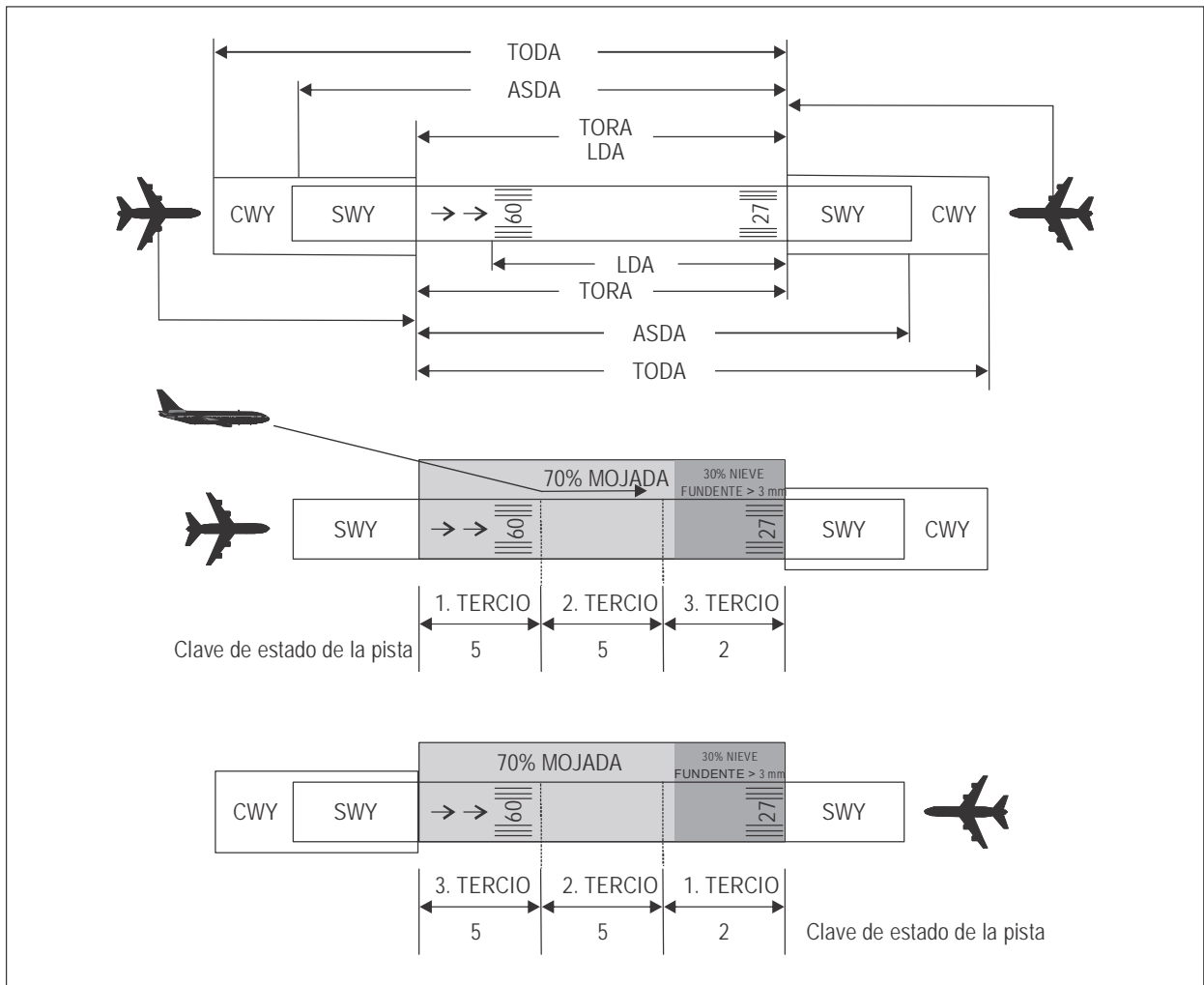
Matriz de evaluación del estado de la pista (RCAM)			
Criterios de evaluación		Criterios de evaluación para bajar el número de clave	
Clave de estado de la pista	Descripción de la superficie de la pista	Desaceleración del avión u observación del control direccional	Informe del piloto sobre la eficacia de frenado en la pista
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>•SECA</li> </ul>	---	---
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ESCARCHA</li> <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> <p><i>Hasta 3 mm de espesor:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NIEVE FUNDENTE</li> <li>• NIEVE SECA</li> <li>• NIEVE MOJADA</li> </ul>	La desaceleración del frenado es normal para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas Y el control direccional es normal.	BUENA
4	<p><i>-15°C y Temperatura del aire exterior más baja:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NIEVE COMPACTA</li> </ul>	La desaceleración del frenado o el control direccional está entre buena y mediana.	BUENA A MEDIANA
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MOJADA (pista "resbaladiza y mojada")</li> <li>• NIEVE SECA o NIEVE MOJADA (cualquier espesor) SOBRE NIEVE COMPACTA</li> </ul> <p><i>Más de 3 mm de espesor:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NIEVE SECA</li> <li>• NIEVE MOJADA</li> </ul> <p><i>Temperatura del aire exterior superior a -15°C<sup>1</sup>:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NIEVE COMPACTA</li> </ul>	La desaceleración 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><i>Más de 3 mm de espesor de agua o nieve fundente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• AGUA ESTANCADA</li> <li>• NIEVE FUNDENTE</li> </ul>	La desaceleración del frenado O el control direccional es entre mediana y deficiente.	MEDIANA A DEFICIENTE
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HIELO <sup>2</sup></li> </ul>	La desaceleración del frenado se reduce significativamente para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas O el control direccional se reduce significativamente.	DEFICIENTE
0	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HIELO MOJADO <sup>2</sup></li> <li>• AGUA SOBRE NIEVE COMPACTA <sup>2</sup></li> <li>• NIEVE SECA o NIEVE MOJADA SOBRE HIELO <sup>2</sup></li> </ul>	La desaceleración del frenado es entre mínima y no existente para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas O el control direccional es incierto.	IINFERIOR A DEFICIENTE

<sup>1</sup> De preferencia debería utilizarse la temperatura de la pista cuando se dispone de esta información.

<sup>2</sup> El explotador del aeródromo puede asignar una clave de estado de la pista más elevada (pero no superior a 3) para cada tercio de la pista, siempre que se siga el procedimiento descrito en 1.1.3.15.



**Figura II-1-1. Notificación de la clave de estado de la pista del ATS a la tripulación de vuelo para tercios de pista**



**Figura II-1-2. Notificación de la clave de estado de la pista para tercios de pista del ATS a la tripulación de vuelo en una pista con umbral desplazado**