



ICAO



Resumen de preguntas recibidas durante el Webinar GRF OACI CARSAM

Fecha: 18 junio 2020

#	Pregunta	Respuesta inicial durante la sesión	Respuesta complementaria
3	Una vez se implemente el sistema, ¿se va a disponer de una base de datos con las condiciones de pistas de aeropuertos de los estados participantes en el programa?	La OACI estuvo analizando una opción, similar al registro de implementación de Runway Safety Teams, no obstante, todavía está en fase de preparación. Cada Oficina Regional OACI estará trabajando con sus Estados Miembros para monitorear la implementación.	No se contará con una base de datos de condiciones de las pistas de aeropuertos. La OACI está por implementar un registro de implementación del GRF por Estados, pero está en fase de evaluación.
5	¿Se requerirá una instrucción específica para tripulantes de vuelo y/o despachantes de operadores bajo LAR 121?	Efectivamente este cambio requerirá el conocimiento de los tripulantes, dado los cambios en el Anexo 6 y otros anexos relacionados. Algo de eso se va a mencionar. La OACI está trabajando con IATA para la preparación de entrenamiento a tripulaciones. Así mismo, dentro del SRVSOP se están realizando las coordinaciones para tomar las enmiendas en los reglamentos LAR correspondientes. Te invito a visitar https://www.icao.int/safety/Pages/GRF.aspx	El Doc. 10064 Aeroplane Performance Manual - First Edition (Advance unedited) — 2020, propone instrucción inicial para las tripulaciones de vuelo sobre la evaluación y el reporte de la condición de pista, con una duración de al menos 1.5 hs. En la Circ. 355 - Evaluación, medición y notificación del estado de la superficie de la pista, en 2. EXAMPLE OF A LIST OF SUBJECTS FOR TRAINING PILOTS ON CONTAMINATED RUNWAY OPERATIONS, se encuentra un ejemplo del módulo de instrucción. No obstante se alienta a la ejecución de entrenamiento periódico durante todo el período de implementación del reporte, en apoyo a la gestión del cambio. En el mismo sentido, instrucción inicial y periódica para los despachadores de vuelo, con alcance limitado a su función.
6	¿Se dispondrá de cursos certificados por medio de ICAO para avalar al personal que reporta el estado de RWY?	Actualmente OACI cuenta con un curso preparado en conjunto con ACI, pero está al momento solo en inglés. Puedes ingresar a https://www.icao.int/safety/Pages/GRF.aspx para mayor información.	
7	¿Debería estar en el Manual de Operaciones de Aeronaves (OPS) específicamente en la Parte D capacitación para los explotadores aéreos?		El Doc. 10064 Aeroplane Performance Manual - First Edition (Advance unedited) — 2020, propone instrucción inicial para las tripulaciones de vuelo sobre la evaluación y el reporte de la condición de pista, con una duración de al menos 1.5 hs. En la Circ. 355 - Evaluación, medición y notificación del estado de la superficie de la pista, en 2. EXAMPLE OF A LIST OF SUBJECTS FOR TRAINING PILOTS ON CONTAMINATED RUNWAY OPERATIONS, se encuentra un ejemplo del módulo de instrucción. No obstante se alienta a la ejecución de entrenamiento periódico durante todo el período de implementación del reporte, en apoyo a la gestión del cambio. En el mismo sentido, instrucción inicial y periódica para los despachadores de vuelo, con alcance limitado a su función.
8	¿La Circular 355 ya esta disponible en idioma español?	Si, es correcto ya esta la version en español. Gracias	Disponible en https://store.icao.int
9	Entiendo que, no se va a codificar el estado en la pista por agua en la pista, en el caso de los países del trópico, entonces ese espacio a nivel OMM OACI ¿lo retiran de la estructura de los reportes METAR Y SPECI?	En las presentaciones se intentará exponer que la evaluación es sobre la condición de la pista en el momento y lógicamente como el clima, puede cambiar. También se indicará brevemente acerca de las modificaciones en documentos como los SNOWTAM. No obstante, tomamos nota de tu pregunta en caso que no pueda ser respondida durante este evento.	
11	Me gustaria saber si la presentación estará disponible.	Estará disponible un video en español y uno en inglés. Los links se los compartiremos luego del evento. Te invitamos tambien que mires el portal https://www.icao.int/safety/Pages/GRF.aspx donde esperamos tambien colocar los links.	Las presentaciones y videos estarán disponibles en las siguientes direcciones: https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/MeetingsDocumentation_ES.aspx?m=2020-GRF
12	Para cuando estaran publicando la Circular 355?	Ya está disponible, pero es un documento pago (salvo para los Estados Miembros/AAC's). Puedes buscarlo en https://store.icao.int o en caso de tener acceso en el portal seguro de la OACI	



ICAO



Resumen de preguntas recibidas durante el Webinar GRF OACI CARSAM

Fecha: 18 junio 2020

#	Pregunta	Respuesta inicial durante la sesión	Respuesta complementaria
13	¿La periodicidad con la que se debe realizar el RCR y los equipos o instrumentos requeridos para realizar los Reportes?	Durante las presentaciones esperamos responder tu pregunta. La mejor "herramienta" para la evaluación es entrenamiento al staff. La periodicidad va a depender del cambio en las condiciones de cobertura y tipo de contaminantes la pista.	
14	Good morning is there a way to get the slides in english	Good Morning Darryl. There is no plans for now to translate them to English, however, we took note on your request. If you like more information on this matter, I invite you to go to https://www.icao.int/safety/Pages/GRF.aspx as there is a lot of information in English there.	
17	¿Qué relacion va a tener esto (GRF) con las mediciones técnicas con equipos continuos medidores de fricción. Ya que poner 1 o 6 surgiría de una observacion de una persona?, o sea, sería muy variable de acuerdo a la percepción. Gracias	La interacción entre los equipos de medición continua y este formato de reporte se explica en detalle en la Circular 355. Los equipos de medición serviran para decisiones como la determinación si una pista es "resbaladiza", pero no necesariamente servirá para determinar la clave de Estado que como indica, se basa principalmente en evaluaciones. Como indicamos, este webinar es muy general, por lo que tomamos nota de tu comentario como un tema a tocar con mayor detalle en futuros eventos.	
18	¿Hay alguna recomendacion para el caso de ceniza volcánica en pista?		<p>Le transcribimos lo indicado en la Circular 355, que basicamente indica que para efectos del reporte, la ceniza volcánica no es considerada en la matriz de determinacion (RCAM):</p> <p><i>Tipo de contaminante. Distintos contaminantes afectan de diferentes formas el área de contacto entre el neumático y la superficie de la pista, donde se genera la fuerza de detención. Una capa de agua de cualquier espesor puede causar una separación parcial (hidroplaneo viscoso) o total hidroplaneo dinámico del neumático sobre la superficie. Mientras más pequeña sea la superficie, menor será la fuerza de adhesión y menor el frenado. Es por ello que la fuerza máxima de frenado disminuye a velocidades más altas y depende del espesor del contaminante. Otros contaminantes líquidos tienen un efecto similar. Los contaminantes duros, como el hielo y la nieve compacta, previenen el contacto entre el neumático y la superficie de la pista completamente y a cualquier velocidad, ofreciendo en la práctica una nueva superficie sobre la cual rueda el neumático. Es posible hacer una clasificación determinista de la performance de detención únicamente para los contaminantes indicados en la RCAM. En el caso de otros contaminantes notificables, (aceite, lodo, cenizas, etc.), el efecto sobre la performance de la aeronave varía considerablemente, o bien no hay datos suficientes para permitir una clasificación determinista. La contaminación de caucho es la excepción a la regla, para la cual los datos en servicio indican que un supuesto de RWYCC 3 restaura los márgenes de performance habituales. El tratamiento de la superficie de la pista con arena, polvo o productos químicos puede resultar muy eficaz o perjudicial, dependiendo de las condiciones de aplicación; no puede atribuirse ningún crédito a este tipo de tratamientos sin verificación y validación.</i></p>
19	Podrían por favor ampliar la manera de hacer el reporte, cuando la aeronave estará realizando la operación desde la pista opuesta a la menor (ejemplo de pista 15-33).		En el esquema del reporte de RWYCC, los tres tercios de la pista se informan en una secuencia que comienza con el designador de pista más bajo, por ejemplo, en la dirección 15, incluso si la pista en uso es en la dirección 33.



ICAO



Resumen de preguntas recibidas durante el Webinar GRF OACI CARSAM

Fecha: 18 junio 2020

#	Pregunta	Respuesta inicial durante la sesión	Respuesta complementaria
23	Is there a way to include this information in the ATIS?	Hi, we took note of your comment to expand on the Q&A. Depending on the condition/code, it may be needed to be communicated by NOTAM or SNOWTAM	According to PANS Aerodromes 1.1.1.8: "When the runway is wholly or partly contaminated by standing water, snow, slush, ice or frost, or is wet associated with the clearing or treatment of snow, slush, ice or frost, the runway condition report should be disseminated through the AIS and ATS services. When the runway is wet, not associated with the presence of standing water, snow, slush, ice or frost, the assessed information should be disseminated using the runway condition report through the ATS only".
26	Y no hay un componente subjetivo en la evaluación del Piloto? Su evaluación será normalmente subjetiva, ya que no tiene una indicación de esa eficiencia.	Tomamos nota de tu comentario para ampliar en el Q&A y considerarlo en futuros eventos. La intención de esta estandarización del reporte es casualmente reducir la subjetividad. Lógicamente, los operadores aéreos en sus procedimientos deberán incluir el impacto en la performance con relación a los reportes. Ya varios operadores que operan en Estados con el GRF implementado ya han incorporado esto.	El Doc. 10064 Aeroplane Performance Manual - First Edition (Advance unedited) — 2020, en la Table 2-1. Correlation of runway condition code and pilot reports of runway braking action, propone una forma estandarizada para ajustar la subjetividad del AIREP. Se espera que estos conceptos sean instruidos a las tripulaciones de vuelo del explotador de servicios aéreos.
27	¿Qué criterio se tomaría en caso de que las percepciones de las tripulaciones sean distintas a lo que informa el operador de aeródromo luego de sucesivas evaluaciones del estado de pista?	Tomamos nota para ampliarlo en futuros evento. Efectivamente hay la necesidad de que el informe del operador del aeródromo se tome como valido, no obstante, la tripulación también tiene una parte importante en la retroalimentación.	
28	Luego de recibirse una retro alimentación de un piloto, ¿el operador de aeródromo debe evaluar nuevamente la condición de pista?	En el PANS Aeródromos se indica que sí, el informe del piloto es una de las situaciones que llevan a la necesidad de una nueva evaluación del estado de pista. Un informe del piloto que no esté acuerdo a la última evaluación (párrafo 1.1.3.3 del Capítulo 1 de la Parte II de la 2a. Edición del PANS-AGA)	
29	¿Cómo se relaciona la evaluación y notificación de este sistema con la macro y microtextura del pavimento y las mediciones de coeficiente de fricción?		Los aspectos relativos al pavimento y su relación se especifican en la Circular 355 Capt. 3. Con respecto a la relación entre las mediciones de coeficiente de fricción y el nuevo formato global, es importante destacar lo indicado en el Anexo 14V1 2.9.9 donde: "No deberían notificarse mediciones del rozamiento de la superficie realizadas en una pista contaminada con nieve fundente, nieve mojada o hielo mojado, a menos de que pueda garantizarse la fiabilidad de la medición correspondiente a su uso operacional" La relación entre el uso de dispositivos de medición de coeficiente de fricción y el reporte se especifican en el capítulo 6 de la Circular 355. En línea generales, según el punto 6.3 de la Circular 355, los únicos dos usos de los dispositivos son: 6.3 Los dispositivos de medición del rozamiento tienen dos utilidades diferentes en un aeródromo: a) primordialmente para el mantenimiento del pavimento de la pista, como herramienta para vigilar la tendencia de las características de rozamiento de la superficie en relación con el nivel mínimo de rozamiento (únicamente los dispositivos de medición continua del rozamiento); y b) con fines operacionales como herramienta para evaluar la RWYCC cuando hay nieve compacta y hielo en la pista (dispositivos de medición continua del rozamiento o decelerómetros).



ICAO



Resumen de preguntas recibidas durante el Webinar GRF OACI CARSAM

Fecha: 18 junio 2020

#	Pregunta	Respuesta inicial durante la sesión	Respuesta complementaria
31	¿Se han definido las características de competencias y necesidades de capacitación (contenidos) para el personal de los Operadores de Aeródromos?		Los aspectos de capacitación están definidos en el anexo 14 Vol. I en su adjunto A, sección 6.8 y en Apéndice H de la Circular 355
33	¿Existe algún checklist que sirva como guía para asegurar la plena implementación/comprensión de estos cambios?		El Apéndice F de la Circular 355 incluye la tabla F-2 que incluye una lista de las tareas y responsables de los aspectos de implementación. En adición, como resultado del evento sobre GRF de la oficina SAM en 2019, los participantes prepararon una pequeña lista de verificación que puede accederse en https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/MeetingsDocumentation_ES.aspx?m=2019-GRF
37	¿Cada cuánto tiempo se tiene que emitir un reporte de condición de pista?		Según el PANS Aeródromos Parte II: 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.
39	Dentro de los documentos guía y la CIR 335 ¿se establecen requerimientos sobre equipamiento necesario para la estandarización de mediciones y reportes, así como requerimientos sobre capacitación y entrenamiento del personal?		La fuente de los procedimientos para su implementación es el PANS Aeródromos, Documento 9981. Para esta evaluación no es necesario ningún equipamiento sino buen entrenamiento. La información obtenida del formato mundial de notificación es una cadena de datos que resultan de un proceso de evaluación en el que se aplican procedimientos descritos en los PANS-Aeródromos La información proporcionada por el personal que evalúa y notifica el estado de la superficie de las pistas es crucial para el éxito del formato mundial de notificación. Esto requiere que dicho personal reciba instrucción para que pueda realizar sus funciones.
40	¿Según este nuevo sistema ya no se utilizarán más los equipos decelerómetros?		La respuesta rápida es depende. Esto debido a razones explicadas en la Circular 355 y que tomamos nota para ampliar en futuro evento. Según la Circular 355, los equipos de medición son abordados, sus limitaciones y uso en ciertas condiciones. Como referencia, le adjunto un extracto del capítulo 6 de la Circular 355: <i>6.3 Los dispositivos de medición del rozamiento tienen dos utilidades diferentes en un aeródromo:</i> <i>a) primordialmente para el mantenimiento del pavimento de la pista, como herramienta para vigilar la tendencia de las características de rozamiento de la superficie en relación con el nivel mínimo de rozamiento (únicamente los dispositivos de medición continua del rozamiento); y</i> <i>b) con fines operacionales como herramienta para evaluar la RWYCC cuando hay nieve compacta y hielo en la pista (dispositivos de medición continua del rozamiento o decelerómetros).</i>



ICAO



Resumen de preguntas recibidas durante el Webinar GRF OACI CARSAM

Fecha: 18 junio 2020

#	Pregunta	Respuesta inicial durante la sesión	Respuesta complementaria
41	¿Cómo se puede realizar las mediciones en la pista cuando se tienen condiciones MET como "rayos/truenos" sin poner en riesgo al personal? De igual forma nos gustaría conocer herramienta física ha tenido mayor éxito para realizar las mediciones rápidas y con un nivel de exactitud bueno y por ultimo si existen equipos automáticos para realizar las mediciones.		Actualmente existen fabricantes experimentando en sistemas/equipos para apoyar el reporte, sin embargo, la OACI recomienda el seguimiento de los procedimientos estipulados en el PANS Aeródromos, que se mejoran con entrenamiento adecuado al personal.
42	En los países tropicales como Colombia en algunas épocas va a tener todos los aeródromos controlados, con reporte en 5, En ese caso: ¿cuáles aerodromos deben reportar? Al hablar de operadores: ¿son las concesiones (operadores) las responsables o el Estado en cada aerodromo concesionado?		El anexo 14 Vol. I no determina excepciones en los aeródromos en los cuales se debe aplicar este nuevo formato global, por lo que aplicaría a todos los aeródromos que abarcan el Anexo 14, aquellos con operaciones internacionales. Usualmente (ya que depende de la regulación nacional) el explotador del aeródromo es el responsable del reporte.
43	Podrían realizar un webinar específico para ATS, relacionado a cómo recibe la información y cómo debe brindarla? Así como la fraseología específica.		Se toma nota. La sede de la OACI está trabajando junto a CANSO en un entrenamiento virtual. Ver https://www.icao.int/safety/Pages/GRF.aspx
44	¿A partir de cuando se considera que un cambio en la condición de la superficie de la pista es "SIGNIFICATIVO" para realizar una nueva evaluación y reporte?		Aquellos que conforme los parámetros (como por ejemplo espesores de contaminante, tipo de contaminante, temperatura, etc.) logran un cambio significativo en la condición de la pista.
46	A nivel de los Estados de la región, ¿existe algún detalle de cuantos de éstos están en la posibilidad de tener implementado esta metodología de reporte para la fecha establecida?		Se está trabajando en acordar y armonizar una forma de reporte para medir la implementación regional
49	Mi consulta también va relacionada en la periodicidad con la que se debe realizar el RCR y así también relacionado con el instrumento específico para realizar dicha medición.	La periodicidad va a depender de las condiciones cambiantes. Es algo que podemos ampliar en futuros eventos para asegurar su entendimiento. Con relación a instrumentos, el mejor es el entrenamiento del personal. Esto es fundamental dado que el uso de instrumentos se ha evaluado en algunas latitudes pero son asuntos aún bajo análisis.	Según el PANS Aeródromos Parte II: 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.
50	En relación con la toma de datos en el campo, previendo que en mucho de los casos éstos de tomaran bajo condiciones de lluvia, ¿existe algún detalle de qué equipos se pueden recomendar para realizarlas sin tener que enviar personal de manera presencial al campo? Esto pensando en los riesgos por posible tormenta eléctrica.		La expectativa es que el nivel de entrenamiento del personal permita incluso que la evaluación pueda hacerse desde la protección del vehículo. No obstante, tomamos nota para ampliar en futuros eventos.
52	Para su información las tablas a nivel mundial se han hecho para frenos no se consideran reversas		Algunas aeronaves pueden incluir información sobre el uso de las reversas en su AFM. Es importante que el explotador mantenga un estrecho contacto con el fabricante de la aeronave para establecer la correlación apropiada entre el reporte de la condición de pista y la información de performance provista en el AFM.



ICAO



Resumen de preguntas recibidas durante el Webinar GRF OACI CARSAM

Fecha: 18 junio 2020

#	Pregunta	Respuesta inicial durante la sesión	Respuesta complementaria
54	Debe considerarse cómo debe ser la cadena de la transmisión de información del RCR directamente al ATM y no siempre al AIM por la premura de la información. Luego se emitirá el SNOWTAN por parte del AIM		Sí las condiciones están dadas, de acuerdo a los requerimientos del Anexo 15, se debería emitir el SNOWTAM
58	¿Se necesitaría realizar inspecciones continuas, cada vez que tengamos cambios climáticos (lluvias) o se recomienda tener mayor cantidad de inspecciones de pista?		En principio sí, ya que serían cambios significativos en la acumulación del contaminante (agua). Según el PANS Aeródromos Parte II: 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.
59	¿Es posible evaluar una correlación intensidad de lluvia con grado de acumulación de agua en pista? Evidentemente no es posible salir a medir la cantidad de agua acumulada con cada lluvia.		Este análisis podría ser posible, pero requiere el análisis de varias variables como las condiciones de drenaje de la pista, la intensidad de la lluvia, entre otros.
62	gracias si tienes disponibilidad me gustaria obtener la direccion del video de brasil		https://www.tinyurl.com/anagrif
66	¿En qué parte va inserto el informe del operador en los mensajes MET?		El mensaje del proveedor MET debería ser considerado en el momento previo al evento que pudiera ocasionar que exista contaminantes en la pista (entiendase por contaminante al volumen de agua en la pista). Se debería coordinar para que los pronósticos TREND indiquen la posible ocurrencia de fenómenos hidrometeorológicos que puedan ocasionar situación de encharcamiento en la pista.
68	Si el operador de aeródromo hace la inspección de pista y se lo entrega directo al servicio ATS, mi consulta es ¿en qué momento se relaciona meteorología? ¿Cómo participa en este proceso?		El mensaje del proveedor MET debería ser considerado en el momento previo al evento que pudiera ocasionar que exista contaminantes en la pista (entiendase por contaminante al volumen de agua en la pista). Se debería coordinar para que los pronósticos TREND indiquen la posible ocurrencia de fenómenos hidrometeorológicos que puedan ocasionar situación de encharcamiento en la pista.
70	¿La aplicabilidad del GRF será aplicable para aeropuertos certificados y no certificados?		Es aplicable a todos los aeródromos con operaciones internacionales, y aquellos que los Estados definan conforme sus regulaciones nacionales