

Q&A Report 21CARSAMGRF Webinar

Topic : Webinar ID : Seminario Regional CARSAM OACI-CANSO sobre GRF orientado a ANSPs

Date: 28/09/2021

No.	Question (Original language)	Question (Google Translate)	Answer in English	Respuesta en Español
1.	What do you do if conditions change suddenly at an airfield? Is the aircraft left on hold to allow entry to the runway and reassessment?	¿Qué haces si las condiciones cambian repentinamente en un aeródromo? ¿Se deja la aeronave en espera para permitir la entrada a la pista y la reevaluación?	<p>Some cases yes, if the aircraft is on ground at the TWY.</p> <p>When occurs a significant change in the weather conditions at the airport, the Airside Officers must follow the procedures as follow:</p> <p>1 – Be alert to the radio, for any inspection demand from TWR; 2 – If the raining is more than 30mm per hour, they must perform a RWY inspection. 3 – If we received 03 RBA (runway braking action) reports less than expected by the RCAM, we must do a RWY inspection.</p> <p>All communication (phraseology) between Airside Officers and TWR must be standardized to minimize misunderstandings so the ANSP understand the importance of the RWY water measurement inspection.</p>	<p>En algunos casos sí, si el avión está en tierra en el TWY.</p> <p>Cuando ocurre un cambio significativo en las condiciones climáticas en el aeropuerto, los oficiales de la zona de operaciones deben seguir los siguientes procedimientos :</p> <p>1 - Estar atentos a la radio, ante cualquier solicitud de inspección de TWR; 2 - Si la lluvia es superior a 30 mm por hora, deben realizar una inspección RWY. 3 - Si recibimos 03 informes RBA (acción de frenado de pista) menos de lo esperado por el RCAM, debemos hacer una inspección RWY.</p> <p>Toda la comunicación (fraseología) entre los oficiales de la zona de operaciones y TWR debe estar estandarizada para minimizar los malentendidos, de manera que el ANSP comprenda la importancia de la inspección de medición de agua RWY.</p>
2.	On average, the assessment takes about 15 minutes to be completed. How will this impact on busy runways where time slots are too short and conditions change fast?	En promedio, la evaluación tarda unos 15 minutos en completarse. ¿Cómo afectará esto a las pistas con mucho tráfico donde los intervalos de tiempo son demasiado cortos y las condiciones cambian rápidamente?	The best and ideal scenario it's a complete assessment in the runway, using those 15 minutes. But, sometimes it's not possible. It's common the ANSP request to the Airside Officer to perform an assessment in "steps", instead of doing the full inspection ("in a one single shot in the whole runway").	El mejor e ideal escenario es una evaluación completa en la pista, utilizando esos 15 minutos. Pero, a veces, no es posible. Es común que el ANSP solicite al oficial de la zona de operaciones que realice una evaluación en "pasos", en lugar de realizar la inspección completa ("in a one single shot in the whole runway").
3.	In case of storms, the operator does not go out when there is lightning (as	En caso de tormentas el operador no sale cuando hay rayos (como parte de la	In case of storms (with lightning), the are two options to perform the assessment:	En caso de tormentas (con relámpagos), hay dos opciones para realizar la evaluación:

Q&A Report 21CARSAMGRF Webinar

Topic : Webinar ID : Seminario Regional CARSAM OACI-CANSO sobre GRF orientado a ANSPs

Date: 28/09/2021

	part of safety for the staff). What would be done in such case?	seguridad del personal). ¿Qué se haría en tal caso?	<p>1st: Using an electronic device, attached to the vehicle, in this case, the Airside Officer stays inside the car.</p> <p>2nd: With a visual assessment of the pavement in the runway.</p> <p>The second option can be practical, but the Aerodrome Operator must be very aware with the historical behavior of the runway, on raining conditions. KNOW YOUR RUNWAY</p>	<p>1º: Utilizando un dispositivo electrónico, adjunto al vehículo. En este caso, el oficial de la zona de operaciones permanece dentro del vehículo.</p> <p>2º: Con valoración visual del pavimento de la pista.</p> <p>La segunda opción puede ser práctica, pero el Operador de Aeródromo debe estar muy pendiente del comportamiento histórico de la pista en condiciones de lluvia. CONOZCA SU PISTA</p>
4.	When publishing the RCR in the AIS system, how is the time between taking the reading, its introduction in the AIS system, and its publication managed while the aircraft may encounter a condition that is already different from the one reported?	Al publicar el RCR en el sistema AIS, ¿cómo se gestiona el tiempo entre la toma de la lectura, su introducción en el sistema AIS y su publicación mientras la aeronave puede encontrarse con una condición que ya es diferente a la informada?	The pilots will receive the RWYCC by ATIS on approaching so they can make a better decision about the landing procedures. The RCR published is indicated to be used to do a pre planning flight as other weather indicators.	Los pilotos recibirán el RWYCC por ATIS al acercarse, para que puedan tomar una mejor decisión sobre los procedimientos de aterrizaje. El RCR publicado está indicado para ser utilizado para hacer un vuelo de planificación previa como otros indicadores meteorológicos.
5.	Some States have implemented the promulgation of the “string” of RCR instead of using the whole SNOWTAM syntax. Is this something that is acceptable?	Algunos Estados han implementado la promulgación de la “cadena” de RCR en lugar de utilizar toda la sintaxis de SNOWTAM. ¿Es esto algo aceptable?	Every State is sovereign to establish different procedures as those promulgated by ICAO, nevertheless, they should report that difference to ICAO and the international community, thru AIP.	Cada Estado es soberano para establecer procedimientos diferentes a los promulgados por la OACI, sin embargo, deben informar esa diferencia a la OACI y la comunidad internacional, a través de la AIP.
6.	Is there a criterion of "significant change" of runway conditions? Something for example that It depends on a value of mm/hr	¿Existe un criterio de "cambio significativo" de las condiciones de la pista? ¿Algo por ejemplo que depende de un valor de mm / h de	There is no criteria on “significant change”, as it will depend on the local conditions, including runway slopes and characteristics, drainage, rain intensity, etc.	No existe un criterio de “cambio significativo”, ya que dependerá de las condiciones locales, incluyendo pendientes y características de la pista, drenaje, intensidad de lluvia, etc.

Q&A Report 21CARSAMGRF Webinar

Topic : Webinar ID : Seminario Regional CARSAM OACI-CANSO sobre GRF orientado a ANSPs

Date: 28/09/2021

	of water precipitation for example?	precipitación de agua por ejemplo?		
7.	What type of information is needed and used from MET to support GRF evaluation?	¿Qué tipo de información se necesita y utiliza de MET para respaldar la evaluación de GRF?	Based on one airport experience, the information about the raining intensity, like: mm/hr or mm/min.	Según la experiencia de un aeropuerto, la información sobre la intensidad de la lluvia, como: mm / hr ó mm / min.
8.	Hi good morning, with Natasha Leonora-Belefanti, ICAO AIM TF Rapp. Could you please provide me with the GRF Implementation status form so I may provide you this information accordingly? I have not receive information regarding this yet, which might be a reason why you have no information on the CAR region. My email is nleonora-belefanti@icaonacc.org. I will coordinate the rest with Mr. Raul Martinez from ICAO NACC. Thank you	Hola, buenos días, con Natasha Leonora-Belefanti, ICAO AIM TF Rapp. ¿Podría proporcionarme el formulario de estado de implementación de GRF para que pueda proporcionarle esta información en consecuencia? Todavía no he recibido información al respecto, lo que podría ser una razón por la que no tiene información sobre la región CAR. Mi correo electrónico es: nleonora-belefanti@icaonacc.org. Coordinaré el resto con el Sr. Raúl Martínez de ICAO NACC. Gracias	Thanks for your message. Please contact Mr. Jaime Calderon as well, as the GRF Implementation is under the AGA Regional Officers (being Mr. Martinez AIM RO). Mr. Calderon's email is jcalderon@icao.int	Gracias por su mensaje. Por favor comuníquese con el Sr. Jaime Calderón también, ya que la Implementación de GRF está a cargo de los Oficiales Regionales de AGA (siendo el Sr. Martínez AIM RO). El correo electrónico del Sr. Calderón es jcalderon@icao.int
9.	On those airports where ATIS is not available, should the ATC provide a full reading of the RCR to pilots?	En aquellos aeropuertos en los que no se dispone de ATIS, ¿debería el ATC proporcionar una lectura completa del RCR a los pilotos?	According to PANS ATM Chapter 12, 12.3.1.11 AERODROME INFORMATION, the “minimum” information to be given is: <i>a) [(location)] RUNWAY (number) SURFACE CONDITION [CODE (three digit number)]</i> Followed by other information (see Doc 4444 12.3.1.11) “as necessary”	EANA: Sí, en los aeropuertos donde no se disponga de ATIS, se transmitirá a los usuarios a través de la frecuencia de la Torre de Control. La información que se incluirá en el ATIS respecto de las condiciones de la superficie de la pista en uso será la RWYCC para cada tercio de dicha pista y en la dirección de la misma, de acuerdo a la siguiente leyenda “RWY EN USO XX RWYCC 3/5/5”.

Q&A Report 21CARSAMGRF Webinar

Topic : Webinar ID : Seminario Regional CARSAM OACI-CANSO sobre GRF orientado a ANSPs

Date: 28/09/2021

10.	Could you provide ATIS sound read out examples? This might help with setting up the ATIS whereby the information of the RCR is not automatically.	¿Podría proporcionar ejemplos de lectura de sonido ATIS? Esto podría ayudar a configurar el ATIS, por lo que la información del RCR no es automática.	ATIS will be an important means of transmitting RCR-related information to flight crew. It is likely that ATIS messages will be longer and updated more frequently, however this needs to be balanced against the importance of such data. A flyer providing additional information, clarification and 'best practice' is available: https://www.icao.int/safety/SiteAssets/Pages/GRF/ATIS%20Flyer_v2.0.pdf Regarding examples, Yes. If it is necessary, GIG airport can share the ATIS audio from TWR experience.	ATIS será un medio importante para transmitir información relacionada con RCR a la tripulación de vuelo. Es probable que los mensajes ATIS sean más largos y se actualicen con mayor frecuencia; sin embargo, esto debe equilibrarse con la importancia de dichos datos. Se encuentra disponible un folleto con información adicional, aclaraciones y 'mejores prácticas': https://www.icao.int/safety/SiteAssets/Pages/GRF/ATIS%20Flyer_v2.0.pdf En cuanto a ejemplos, de ser necesario, el aeropuerto GIG puede compartir el audio ATIS de la experiencia TWR.
11.	Share experience of implementation where airport is mixed civil and military. Was it difficult to involve the military? Thank you.	Comparta la experiencia de implementación donde el aeropuerto es civil y militar mixto. ¿Fue difícil involucrar a los militares? Gracias.	Good question! For us (Rio Galeao Airport), the difficulty was to share the procedure about the GRF with the military crews. Specially about the specific phraseology to use in RBA reports.	¡Buena pregunta! Para nosotros (Aeropuerto de Río Galeao), la dificultad fue compartir el procedimiento sobre el GRF con las tripulaciones militares. Especialmente sobre la fraseología específica que se utilizará en los informes de RBA.
12.	Good morning, this is Juan Soto, from Ecuador SMS-ATSP. Is the ATS required to provide the RCR according to the runway in use?	Buenos días soy Juan Soto de Ecuador SMS-ATSP. ¿Se requiere que el ATS proporcione el RCR de acuerdo con la pista en uso?	According to PANS ATM (Doc 444) 11.4.3.4.3 As of 4 November 2021, <i>appropriate ATS units shall have available for transmission to aircraft, upon request, the runway condition report (RCR) information. This shall be passed to aircraft in the order of the direction of landing or take-off.</i>	De acuerdo con el PANS ATM (Doc. 444) 11.4.3.4.3, a partir del 4 de noviembre de 2021, <i>las dependencias ATS apropiadas deberán tener disponible para su transmisión a las aeronaves, previa solicitud, la información del informe de condición de la pista (RCR). Esto se transmitirá a la aeronave en el orden de la dirección de aterrizaje o despegue.</i>
13.	To Pedro - are aerodrome operator personnel as part of their GRF training encouraged to collaborate with MET personnel to get forecast information to assist in advance warning of changes	Para Pedro: ¿se alienta al personal del operador de aeródromo, como parte de su capacitación en GRF, a colaborar con el personal MET para obtener información de pronóstico	Yes. One of the aspects into the training program was the meteorological information. This information it's one of the parameters to do a GRF assessment on runway.	Sí, uno de los aspectos del programa de formación fue la información meteorológica. Esta información es uno de los parámetros para realizar una evaluación GRF en pista.

Q&A Report 21CARSAMGRF Webinar

Topic : Webinar ID : Seminario Regional CARSAM OACI-CANSO sobre GRF orientado a ANSPs

Date: 28/09/2021

	in weather conditions to better prepare?	que ayude a advertir con anticipación de cambios en las condiciones climáticas para prepararse mejor?		
14.	Good morning, regarding the states that do not distribute the S series that belongs to SNOWTAN and do not have the new format in AMHS systems, you could provide RCR information through a NOTAM? Greetings.	Buenos días, respecto a los estados que no distribuyen la serie S que pertenece a SNOWTAN y no cuentan con el nuevo formato en los sistemas AMHS, ¿podrían brindar información RCR a través de un NOTAM ?. Saludos.	No, it is not possible to provide RCR information through a NOTAM. On the other hand, depending on geographic locations, certain aerodromes may not have to use the full report format, as there are two scenarios: -Not being exposed to winter conditions and, therefore, it is not necessary to use the full global report format (only the part related to water will be used); or -Being exposed to winter conditions and, therefore, it is necessary to use the full global report format	No, no es posible brindar información RCR, a través de un NOTAM. Por otro lado, dependiendo de las ubicaciones geográficas, es posible que ciertos aeródromos no tengan que usar el formato de informe completo, dado que existen dos escenarios: -No estar expuesto a condiciones invernales y, por lo tanto, no es necesario utilizar el formato de informe global completo (se utilizará únicamente la parte relacionada con el agua); o -Estar expuesto a condiciones invernales y, por lo tanto, es necesario utilizar el formato de informe global completo
15.	For consistency purposes, does ICAO plan to develop and publish a standardized format for the RCR in conjunction with relevant stakeholders such as ACI?	En aras de la coherencia, ¿tiene previsto la OACI desarrollar y publicar un formato estandarizado para el RCR junto con las partes interesadas pertinentes, como ACI?	Thanks for your question. RCR standardized format and procedures are detailed under ICAO document 9981 PANS Aerodromes and Circular 355. In addition, both ICAO and ACI prepared websites for the support of implementation. ICAO website is https://www.icao.int/safety/Pages/GRF.aspx and ACI website is https://aci.aero/about-aci/priorities/safety/global-reporting-format-2/ They both contain several resources for the implementation	Gracias por tu pregunta. El formato y los procedimientos estandarizados de RCR se detallan en el documento 9981 PANS Aeródromos de la OACI y la Circular 355. Además, tanto la OACI como la ACI prepararon sitios web para apoyar la implementación. El sitio web de la OACI es https://www.icao.int/safety/Pages/GRF.aspx y el sitio web de ACI es https://aci.aero/about-aci/priorities/safety/global-reporting-format-2/ Ambos contienen varios recursos para la implementación

Q&A Report 21CARSAMGRF Webinar

Topic : Webinar ID : Seminario Regional CARSAM OACI-CANSO sobre GRF orientado a ANSPs

Date: 28/09/2021

<p>16.</p>	<p>What would be the recommendations for those countries that do not have ATIS? ATC must give out the information through frequency, for sure, but specifically which information in order to not congest frequencies too much?</p>	<p>¿Cuáles serían las recomendaciones para aquellos países que no tienen ATIS? El ATC debe dar la información a través de la frecuencia, seguro, pero específicamente, ¿qué información para no congestionar demasiado las frecuencias?</p>	<p>According to PANS ATM Chapter 12, 12.3.1.11 AERODROME INFORMATION, the “minimum” information to be given is:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>b) [(location)] RUNWAY (number) SURFACE CONDITION [CODE (three digit number)]</i></p> <p>Followed by other information (see Doc 4444 12.3.1.11) “as necessary”</p>	<p>De acuerdo al PANS ATM Capt. 12, 12.3.1.11, la información mínima a ser suministrada es:</p> <p><i>[(lugar] CONDICIÓN DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA (número) [CLAVE (número de tres dígitos)];</i></p> <p>seguida por otra información “de ser necesaria” (ver PANS ATM 12.3.1.11).</p> <p>EANA: Excepto cuando se sepa que la aeronave recibió la información de SNOWTAM o ATIS; La información que se incluirá en el ATIS respecto de las condiciones de la superficie de la pista en uso será la RWYCC para cada tercio de dicha pista y en la dirección de la misma, de acuerdo a la siguiente leyenda “RWY EN USO XX RWYCC 3/5/5”.</p>
<p>17.</p>	<p>As the Aerodrome Operations are responsible to provide the information to publish by AIS, to the AIS, is there any indications that since the ATIS is valid for only 8hrs, that a new information must be published at expiration? Although the situation might not have change, i.e. DRY, fact is that the RCR/SNOWTAM information is no longer valid after those 8hrs. How should this be dealt with? Should the AD OPS have a schedule and provide like 3x a day the RCR... The significant</p>	<p>Como las Operaciones de Aeródromo son responsables de proporcionar la información para publicar por AIS, al AIS, ¿hay algún indicio de que dado que el ATIS es válido por solo 8 horas, debe publicarse una nueva información al vencimiento? Aunque la situación podría no haber cambiado, es decir, SECO, el hecho es que la información de RCR / SNOWTAM ya no es válida después de esas 8 horas. ¿Cómo se debe abordar esto? Si el AD OPS tiene un horario y proporciona como 3 veces</p>	<p>See answer to question 19</p>	<p>Ver respuesta a la pregunta 19.</p>

Q&A Report 21CARSAMGRF Webinar

Topic : Webinar ID : Seminario Regional CARSAM OACI-CANSO sobre GRF orientado a ANSPs

Date: 28/09/2021

	change and validity of 8hrs is a bit confusing, especially when dealing with data validity!	al día el RCR ... El cambio significativo y la validez de 8 horas es un poco confuso, ¡especialmente cuando se trata de la validez de los datos!		
18.	If a SNOWTAM is currently in effect but the movement area becomes clear and dry, should the AD Operator send an RCR to state this and the AIS/AIM promulgate a SNOWTAM with RWYcc 6/6/6 without any other items or 'NR' for the mandatory and conditional items?	Si un SNOWTAM está actualmente en efecto pero el área de movimiento se vuelve clara y seca, el operador de AD debe enviar un RCR para indicar esto y el AIS / AIM promulga un SNOWTAM con RWYcc 6/6/6 sin ningún otro elemento o 'NR' para los elementos obligatorios y condicionales?	<p>According to PANS Aerodromes:</p> <p><i>2.1.3.2 Reporting of the runway surface condition should continue to reflect significant changes until the runway is no longer contaminated. When this situation occurs, the aerodrome will issue a runway condition report that states the runway is wet or dry as appropriate.</i></p> <p>When a new SNOWTAM is issued for an airport, it automatically cancels the previous SNOWTAM (if exist) and replace the old one. NOTAM systems that receive the new SNOWTAM identify it by its abbreviated heading and location indicator and replace the new SNOWTAM in their database. In case a SNOWTAM has not been issued within 8 hours of a previous SNOWTAM, the old SNOWTAM is automatically expired by the system. If within 8 hours, the phenomena disappears and you need to cancel the SNOWTAM, you just need to issue a new SNOWTAM for the airport with this format (for example): 01150915 09R 6/6/6 NR/NR/NR NR/NR/NR DRY/DRY/DRY</p>	<p>Según PANS Aerodromes:</p> <p><i>2.1.3.2 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.</i></p> <p>Cuando se emite un SNOWTAM nuevo para un aeropuerto, automáticamente cancela el SNOWTAM anterior (si existe) y lo reemplaza. Los sistemas NOTAM que reciben el nuevo SNOWTAM lo identifican por su encabezado abreviado e indicador de ubicación y reemplazan el nuevo SNOWTAM en su base de datos. En caso de que no se haya emitido un SNOWTAM dentro de las 8 horas posteriores a un SNOWTAM anterior, el sistema expira automáticamente al antiguo SNOWTAM. Si dentro de 8 horas, el fenómeno desaparece y necesita cancelar el SNOWTAM, solo necesita emitir un nuevo SNOWTAM para el aeropuerto con este formato (por ejemplo): 01150915 09R 6/6/6 NR/NR/NR NR/NR/NR DRY/DRY/DRY</p>
19.	Buenos días, en caso de que las condiciones mejoren, el	Good morning, in case the conditions improve, the	See answer to question 19	Ver respuesta a la pregunta 19.

Q&A Report 21CARSAMGRF Webinar

Topic : Webinar ID : Seminario Regional CARSAM OACI-CANSO sobre GRF orientado a ANSPs

Date: 28/09/2021

	Snowtam se cancela o se emite un SPECI?	Snowtam is canceled or a SPECI is issued?		
20.	<p>What is suggested (as ICAO NACC AIM TF Rapp), regarding the validity of the 8hrs, as the definition of validity defines a certain period when info can be used for operational purposes. Assumptions are to be avoided with in aviation at all times. What can be done so that this is covered is to insert in the AIP in the AD section information on the GFR, that after 8 hrs, if no change has been taken account or if there is no new SNOWTAM, then the user can consider the last provided information as status quo. If a situation changed to DRY from a WET stadium i.e., this should have been promulgated. So to consider after 8hrs that the situation is DRY, means that the last information published was also DRY</p>	<p>Lo que se sugiere (como ICAO NACC AIM TF Rapp), con respecto a la validez de las 8 horas, ya que la definición de validez define un cierto período en el que la información se puede utilizar con fines operativos. Las suposiciones deben evitarse en la aviación en todo momento. Lo que se puede hacer para que esto se cubra es insertar en el AIP en la sección AD información sobre la TFG, que luego de 8 hrs, si no se ha tenido en cuenta ningún cambio o si no hay nuevo SNOWTAM, entonces el usuario puede considerar el última información proporcionada como status quo. Si una situación cambia a SECO desde un estadio HÚMEDO, es decir, esto debería haberse promulgado. Entonces, considerar después de las 8 horas que la situación es SECA, significa que la última información publicada también fue SECA</p>	See answer to question 19	Ver respuesta a la pregunta 19.
21.	<p>What type of devices have been implemented to measure the depth of the</p>	<p>¿Qué tipo de dispositivos se han implementado para medir la profundidad del</p>	<p>Rio Galeao: There are many ways to do the measurement of the water film on the runway. It's more commom use two types: Physical devices</p>	<p>Rio Galeao: Hay muchas formas de realizar la medición de la película de agua en la pista. Es más común usar dos tipos: dispositivos físicos (regla,</p>

Q&A Report 21CARSAMGRF Webinar

Topic : Webinar ID : Seminario Regional CARSAM OACI-CANSO sobre GRF orientado a ANSPs

Date: 28/09/2021

	standing water or snow on the runway	agua estancada o la nieve en la pista?	(ruler, some specific equipment) or Electronic Devices.	algún equipo específico) o dispositivos electrónicos.
22.	Can clarification be provided on the means via which 'Wet' and 'Slippery Wet' conditions are to be published?	¿Se puede proporcionar una aclaración sobre los medios a través de los cuales se publicarán las condiciones 'Húmedo' y 'Mojado resbaladizo'?	<p>In both cases, RWYCC 5 – Wet or RWYCC – 3 Slippery Wet, the water film on runway it's below 3mm.</p> <p>The main difference between these codes is the condition of the pavement on the runway.</p> <p>Please check Annex 14, Vol. I, 2.9.9, note 1:</p> <p><i>Note 1.— The surface friction characteristics of a runway or a portion thereof can be degraded due to rubber deposits, surface polishing, poor drainage or other factors. The determination that a runway or portion thereof is slippery wet stems from various methods used solely or in combination. These methods may be functional friction measurements, using a continuous friction measuring device, that fall below a minimum standard as defined by the State, observations by aerodrome maintenance personnel, repeated reports by pilots and aircraft operators based on flight crew experience, or through analysis of aeroplane stopping performance that indicates a substandard surface. Supplementary tools to undertake this assessment are described in the PANS-Aerodromes (Doc 9981).</i></p>	<p>En ambos casos, RWYCC 5 - Wet o RWYCC - 3 Slippery Wet, la película de agua en la pista está por debajo de los 3 mm.</p> <p>La principal diferencia entre estos códigos es la condición del pavimento en la pista.</p> <p>Consulte el Anexo 14, Vol. I, 2.9.9, nota 1:</p> <p><i>Nota 1.— Las características de rozamiento de la superficie de una pista o parte de la misma pueden deteriorarse debido a depósitos de caucho, pulido de la superficie, drenaje deficiente u otros factores. La determinación de que una pista mojada o una porción de la misma se considere resbaladiza resulta de distintos métodos que se aplican solos o en combinación. Estos métodos pueden ser mediciones de rozamiento funcional, usando un dispositivo de medición continua del rozamiento, por debajo de una norma mínima según defina el Estado, observaciones del personal de mantenimiento de aeródromos, informes reiterados de pilotos y explotadores de aeronaves conforme a la experiencia de la tripulación de vuelo o mediante análisis de la eficiencia de frenado del avión que indica una superficie por debajo de la norma. En los PANS-Aeródromos (Doc 9981), se describen herramientas complementarias para llevar a cabo esta evaluación.</i></p>
23.	Para Paola (Argentina): cuánto es el tiempo promedio de la inspección y evaluación de las pistas de Ezeiza o	For Paola (Argentina): how long is the average inspection and evaluation time of the Ezeiza or Aeroparque	GRF implementation tests have not yet been carried out in Ezeiza and Aeroparque. These two airports, which are the ones with the highest number of movements in the country, are not	Aún no se han realizado pruebas de implementación de GRF en Ezeiza y Aeroparque. Estos dos aeropuertos, que son los que cuentan con mayor cantidad de movimientos en el país, no

Q&A Report 21CARSAMGRF Webinar

Topic : Webinar ID : Seminario Regional CARSAM OACI-CANSO sobre GRF orientado a ANSPs

Date: 28/09/2021

	Aeroparque (entre dos operaciones consecutivas)? Gracias, saludos	runways (between two consecutive operations)? Thanks greetings	located in areas with adverse weather conditions, and according to the characteristics of both runways, it is very unlikely that stagnant water conditions will occur. . In the case of Iguazu, one of the airports where the tests were carried out, the average inspection time, until the SNOWTAM transmission took place, was approximately 15 minutes.	están situados en zonas de condiciones climáticas adversas, y de acuerdo a las características de ambas pistas, es muy poco probable que se dé la condición de agua estancada. Para el caso de Iguazú, uno de los aeropuertos donde se realizaron las pruebas, el tiempo promedio de la inspección, hasta que se realizó la transmisión del SNOWTAM, fue de 15 minutos aproximadamente.
24.	Where multiple Taxiways has contaminants how is this represented and being clear without doubt?	Donde múltiples calles de rodaje tienen contaminantes, ¿cómo se representa esto y cómo es claro sin duda?	Taxiway information are optional in GRF and just used for situational awareness, as GRF is focused on runway conditions.	La información de las calles de rodaje es opcional en GRF y solo se utiliza para el conocimiento de la situación, ya que GRF se centra en las condiciones de la pista.
25.	Isn't a closing RCR required?	¿No se requiere un RCR de cierre?	According to PANS Aerodromes: <i>2.1.3.2 Reporting of the runway surface condition should continue to reflect significant changes until the runway is no longer contaminated. When this situation occurs, the aerodrome will issue a runway condition report that states the runway is wet or dry as appropriate.</i>	Según el PANS Aeródromos: <i>2.1.3.2 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.</i>
26.	When you do a report and conditions improve do you have to do another report about the change in condition?	Cuando hace un informe y las condiciones mejoran, ¿tiene que hacer otro informe sobre el cambio en la condición?	Attention be drawn to Doc 9981 PANS Aerodromes: <i>2.1.3.1 Reporting, in compliance with the runway condition report, shall commence when a significant change in runway surface condition occurs due to water, snow, slush, ice or frost.</i> <i>2.1.3.2 Reporting of the runway surface condition should continue to reflect significant changes until the runway is no longer contaminated. When this situation occurs, the aerodrome will issue a runway condition report that states the runway is wet or dry as appropriate.</i>	Se llama su atención al Doc 9981 PANS Aeródromos: <i>2.1.3.1 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.</i> <i>2.1.3.2 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</i>

Q&A Report 21CARSAMGRF Webinar

Topic : Webinar ID : Seminario Regional CARSAM OACI-CANSO sobre GRF orientado a ANSPs

Date: 28/09/2021

				<i>pista en el que se indique que la pista está mojada o seca, según corresponda.</i>
--	--	--	--	---
