

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE S.TOMÉ E PRÍNCIPE 	Circular Técnica CT- 900-17
---	---

ASSUNTO : GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO PARA O FORMATO DE RELATÓRIO DO ESTADO DA SUPERFÍCIE DA PISTA (GRF).

DATA: 28/09/2023

CAPITULO 1. DISPOSIÇÕES GERAIS

1. GERAL

As estatísticas da ICAO mostram que mais de 25% dos riscos de acidentes são causados pela segurança nas pistas. De facto, o desempenho e os limites operacionais, das aeronaves durante a aterragem e descolagem dependem muito das condições da superfície da pista, que podem ser gravemente degradadas em más condições meteorológicas. A informação sobre a contaminação da pista é, portanto, essencial: só uma caracterização precisa (natureza do contaminante, superfície em causa, espessura) permite aos pilotos ter em conta estas condições operacionais para uma segurança óptima, determinando com precisão o desempenho da descolagem e da aterragem das suas aeronaves.

Além disso, as alterações aos anexos 3, 6-partes 1 e 2, 14-volumes 1, 15, PANS-ATM, PANS-AIM e PANS Aeródromos provenientes da ICAO foram incluídas nos Regulamentos da Aviação São-Tomense (RACSTP Parte 414, RACSTP Parte 310, RACSTP Parte 14.1, RACSTP Parte 415, RACSTP Parte 422.1, RACSTP Parte 411.1: e MPI 6.3) e serão aplicáveis a partir de 01 de Junho de 2024.

2. OBJECTIVO

Este documento fornece orientações para a implementação do formato de Relatório das Condições da Superfície da Pista (RSCR) em São Tomé e Príncipe.

3. APLICABILIDADE

As orientações contidas neste documento aplicam-se aos aeródromos que recebem voos internacionais. Estas disposições aplicam-se igualmente, na medida do possível, aos aeródromos com pista pavimentada.

4. Utilizadores

Este documento fornece orientações para:

- a) Inspectores da Aviação Civil;
- b) Operadores de Aeródromos;
- c) Prestadores de Serviços de Navegação Aérea; e
- d) Operadores Aéreos.

5. Data da candidatura

Os elementos indicativos desta circular são aplicáveis a partir de 01 de Junho de 2024.

6. Língua de transmissão do RCR

A fim de evitar erros e margens de interpretação da informação, o relatório do estado da pista RCR deve ser gerado e transmitido em inglês às tripulações de voo pelo Prestador de Serviços de Navegação Aérea (ver Anexo 3).

7. Definições

Para os fins desta guia são utilizados os seguintes termos e acrónimos:

Caractérisitiques de fricção: Propriedades físicas, funcionais e operacionais ou atributos de fricção resultantes de um sistema dinâmico;

Caractérisitiques de fricção superficial: propriedades físicas, funcionais e operacionais ou atributos de fricção que estão relacionados com as propriedades da superfície do pavimento e que podem ser distinguidos uns dos outros;

Código do estado da pista (RWYCC): Um número que descreve o estado de uma superfície de pista e que deve ser utilizado no relatório do estado da pista;

Relatório compósito em voo: Um relatório de uma aeronave em voo preparado de acordo com a posição operacional e/ou meteorológica e os requisitos de relatório;

Contaminante: Um depósito (como água parada, lama, poeira, areia, óleo e borracha) sobre um pavimento de aeródromo, cujos efeitos degradam as características de fricção da superfície do pavimento;

Água estagnada: água mais profunda do que 3 mm

Équipe de segurança nas pistas de descolagem e aterragem: Uma equipa constituída por representantes do operador do aeródromo, prestador de serviços de tráfego aéreo, companhias aéreas ou Operadores de Aeronaves, associações de pilotos e controladores de tráfego aéreo, e qualquer outro grupo directamente envolvido na operação das pistas de um determinado aeródromo, que é responsável por aconselhar os funcionários competentes sobre potenciais questões de segurança nas pistas e recomendar estratégias de mitigação;

Superfície da pista de aterragem: Uma descrição do estado do pavimento da pista utilizada no relatório do estado da pista, que estabelece a base para determinar o código do estado da pista para o desempenho das aeronaves;

Fricção: Força de resistência ao longo da linha de movimento relativo entre duas superfícies em contacto;

Gestão da Informação Aeronáutica (AIM): gestão dinâmica integrada da informação aeronáutica através do fornecimento e intercâmbio de dados aeronáuticos digitais de qualidade controlada, em colaboração com todas as partes;

Gráfico de Avaliação do Estado da Pista de Matrice (RCAM): Uma carta que determina o código do estado da pista a partir de um conjunto de condições de superfície de pista observadas e relatórios piloto sobre o desempenho da travagem, utilizando procedimentos associados;

Pista contaminada: Uma pista é contaminada quando uma parte significativa da sua superfície (seja em áreas isoladas ou não), limitada pelo comprimento e largura utilizados, é coberta com uma ou mais das substâncias listadas nos descritores do estado do pavimento da pista;

Pista molhada: A superfície da pista é coberta com humidade visível ou água até uma espessura de 3 mm inclusive na área a ser utilizada;

Pista molhada e escorregadio: Uma pista molhada onde se verificou que uma porção significativa da superfície tem características de atrito degradadas;

Pista seca: Uma pista é considerada seca quando não há humidade visível ou contaminação na superfície na área a ser utilizada;

Relatório do estado da pista (RCR): Um sistema global abrangente de informação sobre as condições da superfície da pista e o seu efeito no desempenho de descolagem e aterragem de aeronaves;

Serviço de tráfego aéreo: Um termo genérico para vários termos: serviço de informação de voo, serviço de alerta, serviço de aconselhamento de tráfego aéreo, serviço de controlo de tráfego aéreo (serviço de controlo de área, serviço de controlo de aproximação ou serviço de controlo de aeródromo);

Serviço de Informação Aeronáutica (AIS): Serviço responsável por fornecer, dentro de uma área de cobertura definida, os dados aeronáuticos e a informação aeronáutica necessária para uma navegação aérea segura, regular e eficiente;

SNOWTAM.NOTAM de uma série especial num formato padrão, que fornece um relatório do estado da superfície indicando a existência ou cessação de condições perigosas devido à presença de neve, gelo, lama, geada, água parada ou água combinada com neve, lama, gelo ou geada na área de movimento.

CAPÍTULO 2- DISPOSIÇÕES GERAIS

2.1 Responsabilidades do Operador do Aeródromo

Antes da data de implementação efectiva da GRF, o Operador do Aeródromo é responsável por:

- a) preparar um quadro de implementação através de um mecanismo de planeamento, coordenação e monitorização;
- b) avaliar os riscos de segurança a nível do aeroporto no âmbito do SMS, incluindo também para o ATS;
- c) formar o pessoal técnico responsável pela implementação;
- d) adquirir equipamento para a implementação, incluindo equipamento para medir a espessura da água na superfície da pista de descolagem e aterragem
- e) organizar sessões de ensaio em coordenação com o INAC e os vários intervenientes;
- f) procurar a assistência do INAC e de outros parceiros para a implementação.

A partir de 01 de Junho de 2024, o operador do aeródromo deve avaliar, medir e relatar o estado das superfícies da pista, em conformidade com as disposições estabelecidas no presente documento.

2.2 Responsabilidades do Prestador de Serviços de Navegação Aérea

O Prestador de Serviços de Navegação Aérea será responsável por:

- a) Transmitir relatórios de superfície de pista (RCR) fornecidos pelo operador do aeródromo às tripulações de voo (comunicações de voz, ATIS, SNOWTAM);
- (b) Transmitir relatórios especiais em voo (AIREP) ao operador do aeródromo.

2.3 Responsabilidades do Operador Aéreo

Os Operadores Aéreos devem:

- (a) Utilizar a informação contida nos relatórios de superfície da pista em conjunto com os dados de desempenho fornecidos pelos fabricantes de aeronaves para determinar se as operações de aterragem ou descolagem podem ser conduzidas em segurança.
- (b) Fornecer relatórios de voo especiais (AIREPs) sobre acções de travagem ao prestador de serviços de navegação aérea.

CAPÍTULO 3. IMPLEMENTAÇÃO DO GRF

3.1 Meios de implementação

3.1.1 Criação de uma equipa local

A coordenação entre o Operador, o Prestador de Serviços de Navegação Aérea e os Operadores Aéreos é fundamental para o êxito da aplicação do GRF. Para o efeito, o operador do aeródromo deve criar uma equipa local composta por representantes dos intervenientes na plataforma, nomeadamente os Controladores e os Pilotos. Essa equipa também deve se reunir periodicamente para discutir sobre a melhoria da implementação do GRF.

3.1.2 Meios materiais

O Operador deve dispor dos meios materiais necessários à execução do GRF, nomeadamente:

- um equipamento para a medição do coeficiente de atrito longitudinal;
- equipamento para a medição da espessura dos contaminantes;
- um equipamento para a medição da cobertura dos contaminantes;
- tablets ou qualquer outro suporte digital para documentação.

3.1.3 Mecanismo de coordenação a fim de assegurar a aplicação efetiva do GRF, o Operador do Aeródromo, em coordenação com o Prestador de Serviços de Navegação Aérea e os Operadores Aéreos, deve definir um mecanismo de recuperação das informações sobre o estado das pistas. Com efeito, deve estabelecer-se um canal de transmissão das RCP geradas pelo Operador ao Prestador de Serviços de Navegação Aérea para as tripulações de voo, mas também uma subida rápida das AIREP ao Operador do Aeródromo.

-O mecanismo assim estabelecido deve definir, no mínimo:

- o procedimento de transmissão das RCP geradas pelo operador ao Prestador de Serviços de Navegação Aérea aérea;
- o procedimento de transmissão do SNOWTAM e dos RCP do Prestador de Serviços de Navegação Aérea às tripulações de voo;
- o procedimento de transmissão dos relatórios dos Pilotos ao Operador do Aeródromo;
- os canais de transmissão das informações;
- pontos focais; - etc.

3.2 Condição da superfície da pista - Avaliação e relatórios

3.2.1 Informação de base e compreensão conceptual da implementação

O desempenho da aeronave é considerado afectado quando qualquer contaminante transportado pela água cobre mais de 25% de um terço de uma pista. O objectivo dos procedimentos de avaliação e comunicação é informar os Operadores de Aeronaves de uma forma consistente com o efeito no desempenho do estado do pavimento da pista que é afectado por qualquer contaminação residual.

O objectivo do Relatório de Condição da Pista (RCR) é estabelecer uma linguagem comum para todos os intervenientes no sistema com base no efeito que a condição da superfície da pista pode ter no desempenho da aeronave. Por conseguinte, é essencial que todos os membros da cadeia de informação, desde a origem dos dados até aos utilizadores finais, tenham recebido formação adequada. É importante que o pessoal do aeródromo comunique com precisão o estado da superfície da pista.

3.2.2 Requisitos de Informação Operacional

Para a operação segura da aeronave, a tripulação de voo requer informações precisas sobre o estado da pista, que lhes são comunicadas por meio de SNOWNOTAM (pista molhada escorregadia) e RCR. Quando a pista está total ou parcialmente contaminada com água parada, o relatório do estado da pista deve ser divulgado através do AIS e ATS. Quando a pista está molhada mas não devido à presença de águas paradas a informação avaliada deve ser divulgada através do relatório do estado da pista apenas através do ATS.

As práticas operacionais descrevem os procedimentos para a obtenção da informação operacionalmente necessária às tripulações de voo e ao pessoal operacional para as seguintes secções:

-(a) cálculos de desempenho da aeronave para decolagem e aterragem:

(1) preparação de voo da pista de decolagem

-aterragem num destino ou num aeródromo alternativo.

2) Em voo:

-Quando a continuação do voo é avaliada;

- antes de aterrar numa pista de aterragem;

(b) Conhecimento da situação em relação às condições da pista de táxi e da superfície da pista.

3.2.3 Objectivos

O RWYCC deve ser comunicado para cada terço da pista avaliada.

O processo de avaliação consiste em:

a) avaliação e relatório sobre o estado da área de movimento.

b) relatar a informação avaliada no formato correcto;

c) relatar alterações significativas sem demora.

A informação a comunicar será de acordo com a RCR, que inclui:

a) uma secção de cálculo do desempenho da aeronave;

(b) uma secção de sensibilização situacional.

A informação será contida numa cadeia de informação apresentada na seguinte ordem, utilizando apenas caracteres compatíveis com AIS.

a) uma secção de cálculo do desempenho da aeronave:

1) indicador de localização do aeródromo;

2) data e hora da avaliação;

3) número de identificação mais baixo da pista;

4) código de estado da pista para cada terço da pista

5) percentagem de cobertura do contaminante para cada terço da pista;

6) espessura do contaminante solto para cada terço da pista

7) descrição das condições para cada terço da pista

8) largura da pista a que se aplica o RWYCC, se inferior à largura publicada;

b) secção de sensibilização situacional:

- 1) comprimento reduzido da pista de decolagem e aterragem;
- 2) areia solta na pista;
- 3) tratamento químico na pista;
- 4) estado da pista de táxi;
- 5) estado do placa de estacionamento;
- 6) utilização do coeficiente de fricção medido, aprovado pelo INAC e publicado pelo operador;
- 7) observações em linguagem simples.

3.2.4 Práticas operacionais

De acordo com o Relatório de Condição da Pista, a comunicação deve começar quando ocorrer uma alteração significativa no estado da superfície da pista devido à presença de água.

O relatório do estado da superfície da pista deve continuar a reflectir alterações significativas até que a pista não esteja mais contaminada. Quando apropriado, o operador do aeródromo deve emitir um relatório do estado da pista indicando que a pista está húmida ou seca, conforme o caso.

3.2.5 Relatório do estado da pista

3.2.5.1 Secção de Cálculo do Desempenho Aeronáutico

A secção de Cálculo de Desempenho Aeronáutico é uma cadeia de informação agrupada e separada por um espaço " " e terminando com um retorno e duas linhas em branco " <<≡ ". Isto serve para distinguir a secção de cálculo do desempenho da aeronave da seguinte secção de conhecimento da situação ou da seguinte secção de cálculo do desempenho da aeronave relativa a outra pista de descolagem e aterragem.

A informação a ser fornecida nesta secção consiste no seguinte:

(a) Indicador de Localização do Aeródromo: Um indicador de localização ICAO de quatro letras, de acordo com o Doc 7910, Indicadores de Localização.

Esta informação é obrigatória. Formato: nnnn

Exemplo: FOOL, FOON

(b) Data e hora da avaliação: Data e hora (UTC) em que a avaliação foi conduzida por pessoal formado.

Esta informação é obrigatória. Formato: MMDDhhmm

Exemplo: 09111357

(c) Número de identificação mais baixo da pista: um número de dois ou três caracteres que identifica a pista para a qual a avaliação está a ser conduzida e reportada.

Esta informação é obrigatória. Formato: nn[L] ou nn[C] ou nn[R] Exemplo: 16, 34

(d) Código de estado da pista para cada terço da pista: um único dígito identificando o RWYCC avaliado para cada terço da pista.

Os códigos são comunicados num grupo de três caracteres separados por um "/" para cada terço.

A direcção para a indicação dos terços da pista será a direcção vista a partir do número de designação mais baixo. Esta informação é obrigatória. Quando o ATS fornece informações sobre o estado da pista à tripulação de voo, contudo, é feita referência aos troços na ordem da primeira, segunda e terceira parte da pista. A primeira parte refere-se sempre ao primeiro terço da pista visto na direcção da aterragem ou descolagem, como nas figuras 3-1 e 3-2.

Formato: n/n/n

Exemplo: 5/5/2

Descrição do estado da pista DRY	Código de estado da pista (RWYCC)
WET (superfície da pista coberta com qualquer humidade visível ou água até 3mm de espessura,	6
WET (pista molhada escorregadia)	5
ÁGUA ESTAGNANTE (mais de 3 mm de espessura)	3
Descrição do estado da pista DRY	2

TABELA 3.1. ATRIBUIÇÃO DE UM CÓDIGO DE CONDIÇÃO DA PISTA (RWYCC)

e) Porcentagem de cobertura de contaminantes para cada terço da trilha: um número que identifica a cobertura como uma percentagem.

As percentagens devem ser comunicadas num grupo de caracteres que pode incluir até caracteres separados por um «/ » para cada terço da faixa. A avaliação baseia-se numa repartição equitativa entre os terceiros da pista, utilizando as orientações do Quadro 3-2. Esta informação é condicional. Não é comunicada para um terço de pista se este estiver seco ou coberto em menos de 10%.

Formato: [n]nn/[n]nn/[n]nn Exemplo: 25/50/100

NR/50/100 se o contaminante cobrir menos de 10% do primeiro terço; 25/NR/100 se o contaminante cobrir menos de 10% do segundo terço; 25/50/NR se o contaminante cobrir menos de 10% do terceiro terço.

Com uma distribuição desigual de contaminantes, a informação adicional deve ser fornecida na parte observações em linguagem clara da seção conscienciosa situação do relatório sobre o status das faixas.

Nota. Se não houver informações a indicar, inserir "NR" no local adequado da mensagem para indicar ao utilizador que não existe informação (/NR/).

Fig. 3.1. Código de estado das pistas comunicado pelo ATS à tripulação de voo para os terços de pista

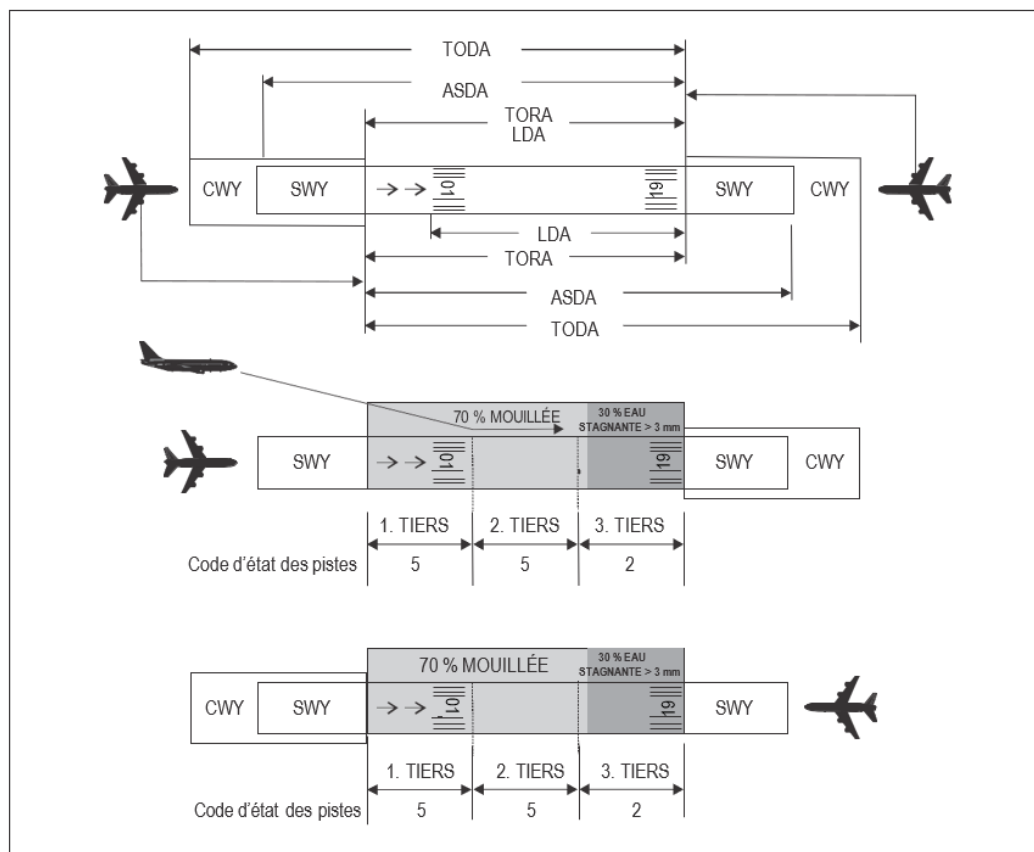


Fig 3.2. Código do estado da pista comunicado pelo ATS à tripulação de voo para os terços da pista com limiar deslocado

f) Espessura dos seguintes contaminantes sólidos: água parada para cada terço da pista: um número de dois ou três dígitos representando a espessura estimada (em mm) do contaminante para cada terço da pista.

A espessura é relatada num grupo de seis a nove caracteres separados por um "/" para cada terço de uma pista, tal como definido no Quadro 3.3. A avaliação baseia-se numa distribuição igual nos terços da pista, tal como avaliada por pessoal formado. Se as medições forem incluídas como parte do processo de avaliação, os valores comunicados são sempre como espessuras avaliadas, tendo o pessoal formado utilizado o seu julgamento para considerar as espessuras medidas como representativas do terço da pista.

Formato: [n]nn/[n]nn/[n]nn Exemplos: 04/06/12

Esta informação é condicional. É relatada apenas para ÁGUA ESTAGNANTE.

Uma alteração no estado da superfície da pista utilizada no relatório do estado da pista é considerada significativa nos seguintes casos:

a) qualquer alteração no RWYCC ;

b) qualquer alteração no tipo de contaminante; ou

(c) qualquer alteração na cobertura do contaminante que é relatável de acordo com o Quadro 3-2;

- d) qualquer alteração na espessura do contaminante de acordo com o Quadro 3-3;
 (e) qualquer outra informação que, de acordo com as técnicas de avaliação utilizadas, seja considerada significativa, como por exemplo um relatório piloto sobre a eficiência de travagem.

Quadro 3-2 Percentagem de cobertura para contaminantes

<i>Percentagem avaliada</i>	<i>Percentagem comunicada</i>
10-25	25
26-50	50
51-75	75
76-100	100

Quadro 3-3 Avaliação da espessura do contaminante

<i>Contaminante</i>	<i>Valores valiosos a serem comunicados</i>	<i>Mudança significativa</i>
Água estagnada	04, então valor avaliado	3 mm até e incluindo 15 mm

Exemplo de relatório da espessura de um contaminante quando há uma mudança significativa

Após a primeira avaliação do estado da pista, é produzido um primeiro relatório sobre o estado das pistas. O relatório inicial apresenta-se do seguinte modo:

5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR MOLHADO/MOLHADO/MOLHADO

Nota. O rosário completo de informações não é usado neste exemplo.

Se a precipitação continuar, deverá ser apresentado um novo relatório sobre o estado das pistas, uma vez que se verificará posteriormente uma alteração no estado das pistas. Um segundo relatório sobre o estado das pistas é, pois, criado da seguinte forma:

2/2/2 100/100/100 04/04/04 ÁGUA PARADA/ ÁGUA PARADA/ ÁGUA PARADA

Com ainda mais precipitação, uma nova avaliação revela que a espessura da precipitação aumentou de 4 para 6 mm no comprimento total da pista. No entanto, não é necessário produzir um novo relatório de status da trilha porque o código de status da trilha não mudou (a mudança de espessura é menor que o limite de 3 mm que marca uma mudança significativa).

Uma avaliação final da precipitação revela a espessura em 8mm. É necessário um novo código de estado das pistas, uma vez que esta alteração na espessura em relação ao último relatório de estado das pistas (segundo código de estado das pistas), ou seja, de 4 mm a 8 mm, é superior ao limiar de 3 mm que determina uma mudança significativa. Assim, é criado um terceiro relatório sobre o estado das pistas, do seguinte modo:

2/2/2 100/100/100 08/08/08 ÁGUA PARADA/ ÁGUA PARADA/ ÁGUA PARADA

Para outros contaminantes além da ÁGUA PARADA, a espessura não é indicada. A posição deste tipo de informação no rosário de informações é então identificada por/NR/.

Exemplo: /NR/

Nos casos em que a espessura dos contaminantes variou entre as fachadas ignificativas dos níveis de ruído, devem ser fornecidas informações suplementares na secção observações em linguagem clara da secção Consciência da situação do relatório de estado das pistas.

Nota. - Neste contexto, qualquer variação significativa na espessura na direção lateral é maior que o dobro da espessura indicada na coluna 3 da Tabela 3-3.

f) Descrição do estado de cada terço da faixa: inscrever em letras maiúsculas utilizando os termos indicados em § 14.1.2.9.5 da RACSTP14.1. Estes termos foram harmonizados com os das normas das RACSTP Parte 310, RACSTP Parte 21, RACSTP Parte 415. O tipo de estado é indicado utilizando a seguinte descrição tipo de estado para cada terceiro de faixa, sendo estes separados por uma barra «/ » informação é obrigatória. Formato: nnnn/nnnn/nnnn
Exemplo: ÁGUA PARADA/ ÁGUA PARADA/ ÁGUA PARADA

g) Largura da faixa à qual as RWYCC se aplicam se for inferior à largura publicada:

Este é o número de dois dígitos que representa a largura da pista limpa, em metros. Esta informação é opcional.

Forma: nn Exemplo: 30

Se a largura da pista limpa não for simétrica em relação ao eixo, informações adicionais devem ser fornecidas na seção observações em linguagem clara da seção de consciência da situação do relatório de status da trilha.

3.2.5.2 Secção Consciência da situação.

Todas as mensagens na seção de consciência da situação terminam com um ponto final. Isto permite distinguir a mensagem das mensagens posteriores. A informação a incluir nesta secção é a seguinte:

a) Comprimento reduzido da pista. Esta informação é condicional quando um NOTAM foi publicado com um novo conjunto de distâncias declaradas que afetam a LDA.

Formato: Texto fixo normalizado RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] LDA REDUZIDO A [n]nnn

Exemplo: RWY 22L LDA REDUZIDO A 1450.

b) Areia não aderente na pista . Esta informação é opcional.

Formato: RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R]AREIA NÃO ADERENTE

Exemplo: RWY 02R AREIA NÃO ADERENTE.

c) Tratamento químico na pista Esta informação é obrigatória.

Formato: RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] TRATADO QUIMICAMENTE

Exemplo: RWY 06 TRATADO QUIMICAMENTE.

d) Estado das pistas de circulação esta informação é facultativa.

Formato: TWY [nn]n MEDÍOCRE Exemplo: TWY B MEDÍOCRE.

e) Estado das placas de estacionamento

Esta informação é opcional.

Formato: ÁREA DE TRÁFEGO [nnnn] MEDÍOCRE

Exemplo: ÁREA DE TRÁFEGO NORTE MEDÍOCRE.

f) Uso aprovado e publicado pelo INAC do coeficiente de atrito medido , esta informação é opcional.

Formato: nn [L], nn [R] [valor do coeficiente de atrito]

Exemplo: 01 09 19L 0,7

g) Observações em linguagem clara usando apenas caracteres aceitáveis em letras maiúsculas se possível, um texto padronizado deve ser elaborado.
Esta informação é opcional.

Formato: Combinação de caracteres aceitáveis em que o uso de um ponto final «» indica o fim da mensagem.

Caracteres aceitáveis:

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

/ [barra oblíqua] «. » [ponto] «[espaço] Rosário de informações completo o seguinte é um exemplo de um rosário de informações completo preparado para divulgação: [Cabeçalho COM e cabeçalho abreviado] (a ser preenchido pelo AIS)[Secção de cálculo do desempenho do avião]

FOOL 02170055 16 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR MOLHADO/MOLHADO/MOLHADO [Secção de consciência da situação]

RWY 01 LDA REDUZIDA A 2500. TWY G MEDÍOCRE. ÁREA DE TRÁFEGO NORTE MEDÍOCRE. 3.2.5.3
Avaliação de uma pista e atribuição de um código de estado da pista.

Se a distribuição do contaminante não for uniforme, a localização da área molhada ou coberta pelo contaminante deve ser descrita na secção Observações em linguagem clara da secção Consciência do relatório de estado da pista. Uma descrição do estado da superfície das pistas é fornecida utilizando os termos de contaminação em maiúsculas da Tabela 3-1 - Atribuição de um código de estado da pista (RWYCC).

Se existirem vários contaminantes nos locais em que a cobertura total é superior a 25 %, mas nenhum contaminante distinto cobre mais de 25 % de qualquer terço da pista, o RWYCC baseia-se no julgamento do pessoal treinado, que considere qual o contaminante com maior probabilidade de estar no caminho do avião e qual será o seu impacto no desempenho do mesmo.~

O RWYCC é determinado usando a Tabela 3-1.

As variáveis que, na Tabela 3-1, podem afectar o código de estado da pista são:

- a) o tipo de contaminante;
- b) espessura do contaminante;

Uma RWYCC 5, 3 ou 2 atribuído não deve ser elevado a um nível superior. Dois relatórios de pilotos consecutivos assinalando a eficácia da travagem MEDIOCRE na pista desencadearão uma avaliação se um RWYCC de 2 tiver sido atribuído. Se um piloto tiver assinalado uma eficácia da travagem na pista INFERIOR A MEDIOCRE, é necessário difundir a informação, fazer uma nova avaliação e considerar a suspensão de todas as operações sobre esta pista.

Nota 1.- Se o pessoal técnico do operador do aeródromo o considerar adequado, podem ser efetuadas atividades de manutenção simultaneamente ou antes de ser efetuada uma nova avaliação.

O quadro 3-4 indica a correlação entre os relatórios dos pilotos sobre a eficiência da travagem na pista e as RWYCC. Os quadros 3-1 e 3-4 combinados constituem a matriz de avaliação do estado das pistas (RCAM) da Tabela 3-5. O RCAM é uma ferramenta para avaliar o estado da superfície da pista. Não se trata de um documento autónomo e deve ser utilizado em conformidade com os procedimentos conexos, que compreendem duas partes principais:

- a) critérios de avaliação;
- b) critérios de avaliação para a desactivação.

Quadro 3-4. Correlação entre os códigos de estado da pista e os relatórios dos pilotos sobre o desempenho da travagem na pista

<i>Relatório piloto sobre a eficácia da travagem na pista</i>	<i>Descrição</i>	<i>Código de estado da pista (RWYCC)</i>
S.O.		6
BOM	A desaceleração na travagem é normal, tendo em conta a força de travagem exercida sobre as rodas E o controlo na direcção é normal.	5
MÉDIO	A desaceleração na travagem é sensivelmente reduzida tendo em conta a força de travagem exercida sobre as rodas OU o controlo na direcção é sensivelmente reduzido.	3
MÉDIO A MEDÍOCRE	A desaceleração na travagem OU o controlo na direcção situa-se entre média e medíocre.	2

Tabela 3-5. Matriz de Avaliação do Estado das Pistas (RCAM)

Tabela 3-5. Matriz de Avaliação do Estado das Pistas (RCAM)			
CrITÉrios de avaliação		CrITÉrios de avaliação para a desclassificação	
Código de estado da pista	Descrição da superfície da pista de descolagem e aterragem	Observação da desaceleração ou controlo direcciona da aeronave	Relatório consultivo do piloto sobre a eficiência da travagem
6	□ SECO	---	---
5	MOLHADO (a superfície da pista deve ser coberta por humidade visível ou água de espessura inferior	A desaceleração na travagem é normal, tendo em conta a força de travagem exercida sobre as rodas E o controlo na direcção é normal.	BOM
3	MOLHADO (pista «molhada escorregadia»)	A desaceleração na travagem é sensivelmente reduzida devido ao esforço de travagem exercido sobre as rodas OU o controlo na direcção é sensivelmente reduzido.	MÉDIO
2	Espessura da água ou da neve fundente igual ou superior a 3 mm: • ÁGUA PARADA	A desaceleração na travagem OU o controlo na direcção situa-se entre média e medíocre.	MÉDIO A MÉDIUCRE

Nota: Os códigos de estado 0, 1 e 4 relativos à neve não se aplicam às condições existentes nos nossos aeródromos.

Os aspectos a ter em conta para uma revisão em baixa do deslizamento da pista são os seguintes:

- a) condições dinâmicas;
 - 1) precipitações activas;
- b) observações (com informações e fonte)

c) medições :

- 1) medições de fricção ;
- 2) comportamento do veículo; 3) fricção com sapatos
- 3) fricção com sapatos;

d) experiência (conhecimento local) e) AIREPs

3.2.5. Contaminantes simples ou múltiplos

Quando existem contaminantes únicos ou múltiplos, o RWYCC para cada terço da pista é determinado observando as seguintes regras:

(a) Se o terço da pista tiver apenas um contaminante, o RWYCC para esse terço é baseado directamente nesse contaminante na CAMR como se segue:

1) se a cobertura do contaminante para esse terço for inferior a 10%, o código RWYCC é fixado em 6 para esse terço e não é comunicado qualquer contaminante. Se todos os terços da pista tiverem uma cobertura de contaminante inferior a 10%, não é emitido qualquer relatório;

2) se a cobertura de contaminante para esse terceiro for superior ou igual a 10% e inferior ou igual a 25%, o código RWYCC é fixado em 6 para esse terceiro e o contaminante é reportado com uma cobertura de 25%;

3) se a cobertura do contaminante para esse terceiro for superior a 25%, o RWYCC para esse terceiro é baseado no contaminante detectado;

b) se estiverem presentes múltiplos contaminantes e a cobertura total for superior a 25%, mas nenhum contaminante cobrir mais de 25% do terço da pista, o RWYCC baseia-se no julgamento de pessoal treinado, que considerará o contaminante que a aeronave tem maior probabilidade de encontrar e o seu efeito provável no desempenho. Como regra geral, este será o contaminante mais provável de estar presente, mas esta não é uma regra absoluta;

(c) No RCAM, a coluna de descrição da superfície da pista lista os contaminantes de cima para baixo, com os contaminantes mais escorregadios na parte inferior. Contudo, esta ordem não é absoluta, uma vez que o RCAM está orientado para a aterragem por desenho e se for um cenário de descolagem, a ordem poderá ser diferente devido aos efeitos de abrandamento dos contaminantes soltos.

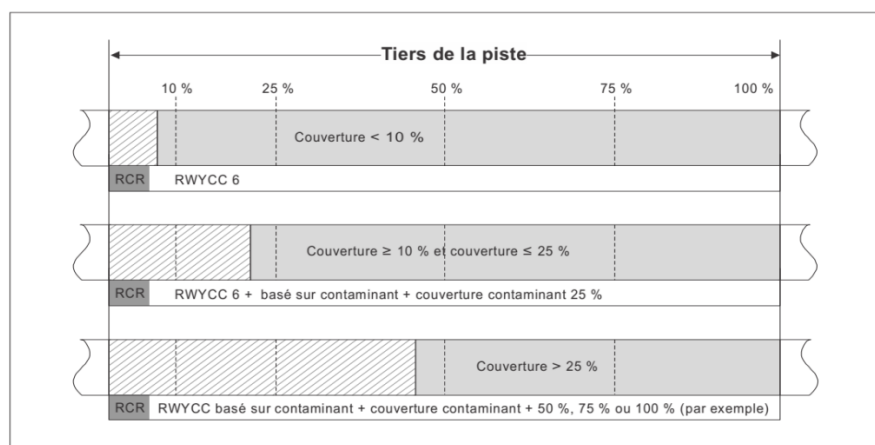


Figura 3-3. Contaminante Único

3.3 Recolha de Dados e Processamento de Informação

Os Operadores de Aeródromos têm de recolher os dados necessários, processar a informação com sistemas manuais e disponibilizar a informação aos utilizadores por meios convencionais que consomem tempo, para além da necessidade de aceder às pistas, o que muitas vezes é difícil em aeródromos movimentados. Actualmente, os principais meios de comunicação são ATIS e ATC, para além da SNOWTAM.

3.3.1 Serviço de Informação Terminal Automático (ATIS)

ATIS é um meio muito importante de transmitir informação e alivia o pessoal operacional da tarefa de rotina de transmitir as condições das pistas e outras informações úteis às tripulações de voo. Para além das informações operacionais e meteorológicas normais, devem ser mencionadas as seguintes informações sobre as condições da pista sempre que esta não esteja seca (RWYCC 6):

Secção de Desempenho da Aeronave:

- (a) Pista operacional em uso no momento da emissão ;
- b) código RWYCC para a pista activa, em cada terço da pista no sentido das operações;
- c) descrição do estado, cobertura e profundidade (para contaminantes não sólidos);
- (d) largura da pista activa a que se aplica o código RWYCC, se reduzida em relação à largura publicada
- e) comprimento disponível, se reduzido a partir do comprimento publicado.

Secção de Sensibilização para a Situação:

- a) areia aberta ;
- b) saídas de pista, taxiways e placa de estacionamento, se o estado for MEDIOCRE;
- c) qualquer outra informação relevante em linguagem clara e concisa.

3.3.2 Controlo de Tráfego Aéreo (ATC)

A organização responsável pela recolha de dados e processamento de informação operacionalmente significativa sobre as condições da pista comunica geralmente esta informação ao ATC, que informará as tripulações de voo se estas diferirem do ATIS. Actualmente, este procedimento parece ser o único que pode fornecer informações actualizadas às tripulações, particularmente quando as condições meteorológicas estão a mudar rapidamente.

Além de estarem actualizadas, as informações fornecidas pelo ATC podem conter informações adicionais sobre as condições meteorológicas observadas e previstas pelo serviço meteorológico (MET), mesmo antes de estarem disponíveis no ATIS, bem como observações de outras tripulações, particularmente sobre as condições de travagem. Este canal dá aos pilotos a melhor informação possível no sistema actual, para que possam tomar boas decisões.

Finalmente, quando as condições de visibilidade e configuração do aeródromo permitem, o ATC pode comunicar às tripulações de voo, com muito pouco atraso, as suas próprias observações imediatas, por exemplo, uma mudança rápida na intensidade da chuva, mesmo que isto possa ser considerado como informação não-oficial.

3.4 Processo de avaliação do estado das pistas - Fluxogramas

O processo de avaliação do estado das pistas é representado pelos seguintes fluxogramas:

- a) processo genérico de avaliação do estado das pistas ;
- (b) fluxograma do processo CAMR básico associado ao fluxograma A e ao fluxograma B.

3.4.1 Processo genérico de avaliação do estado da pista

A figura 3-4 ilustra o processo de avaliação genérica para a criação de uma RCR. As figuras 3-5 a 3-6 ilustram a avaliação e o relatório de condições da superfície da pista criada utilizando o RCAM.

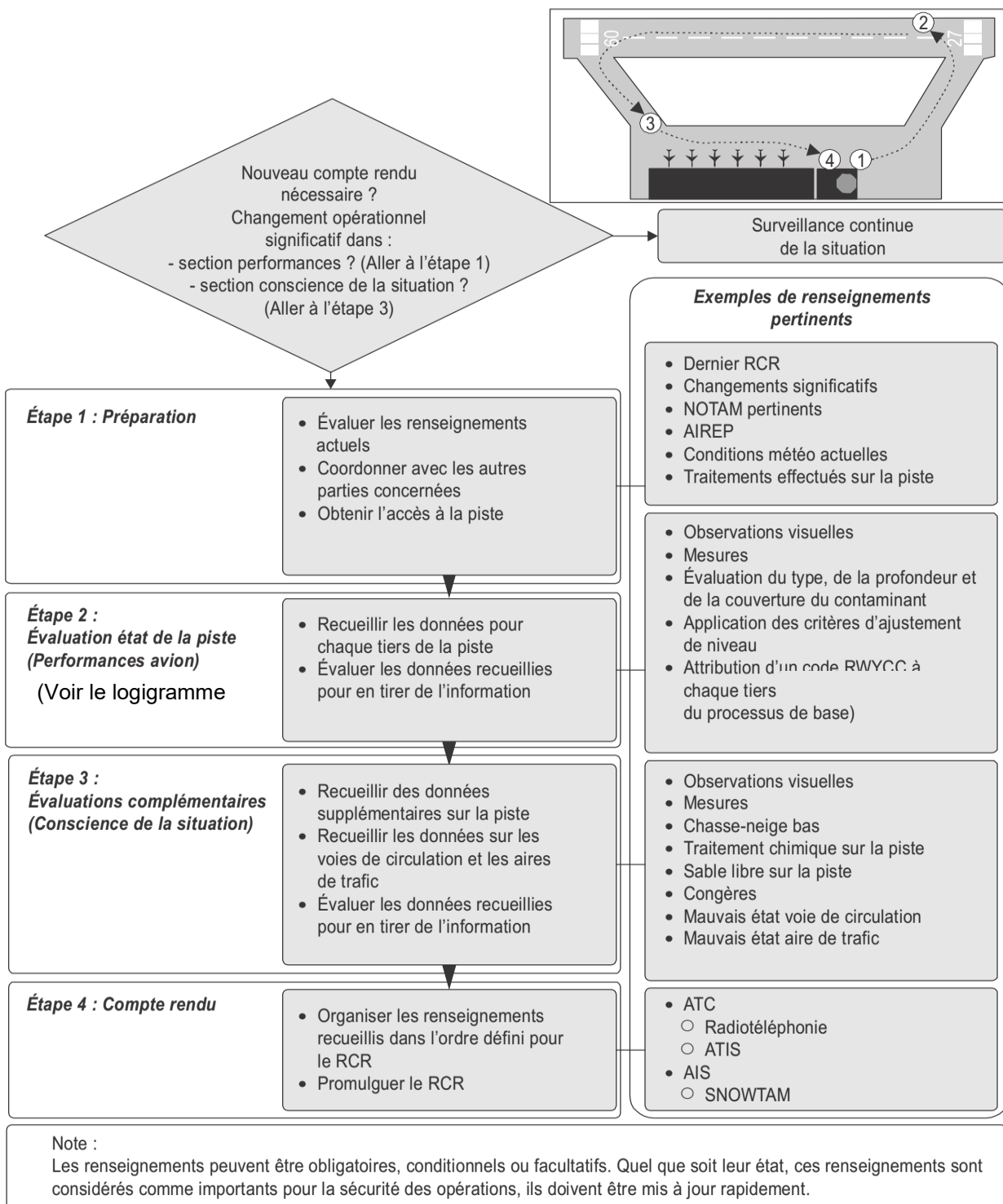


Figura 3-4. Processo genérico de avaliação do estado das pistas

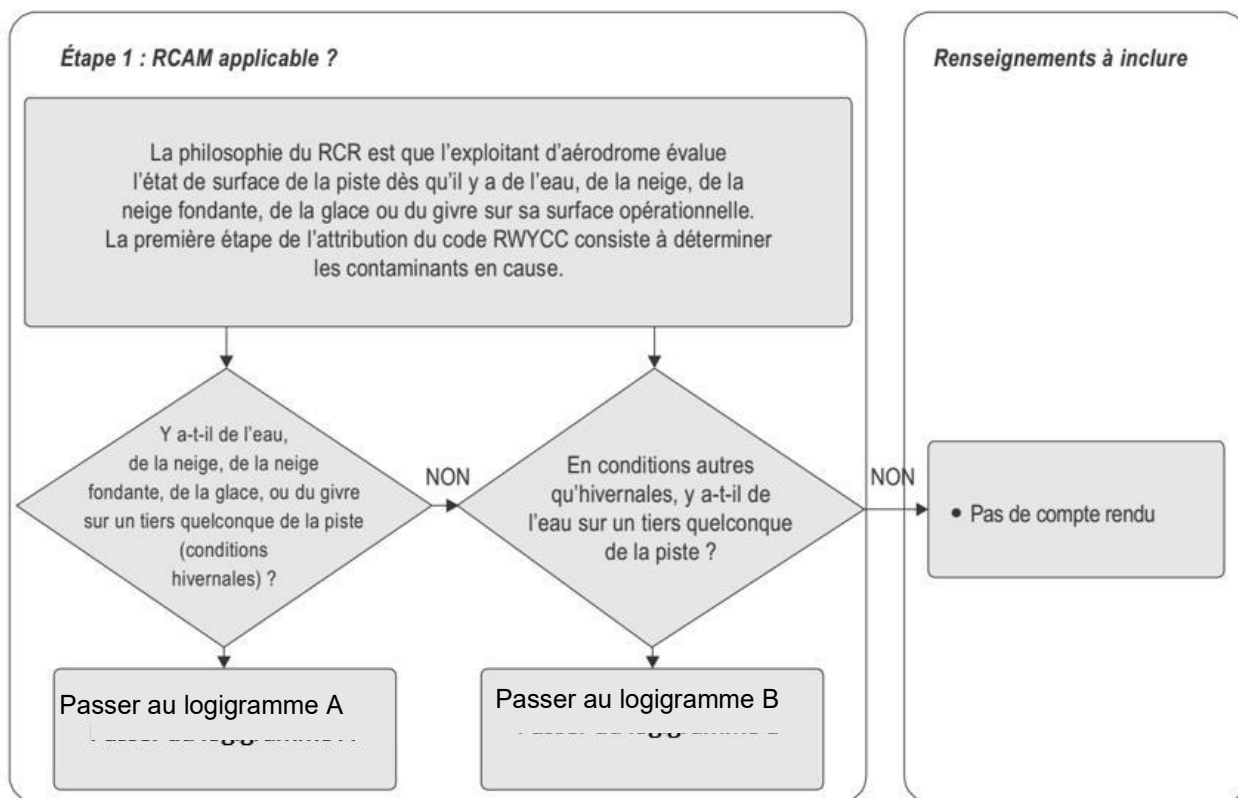


Figura 3-5. Processo Genérico RCAM - Escolha do fluxograma

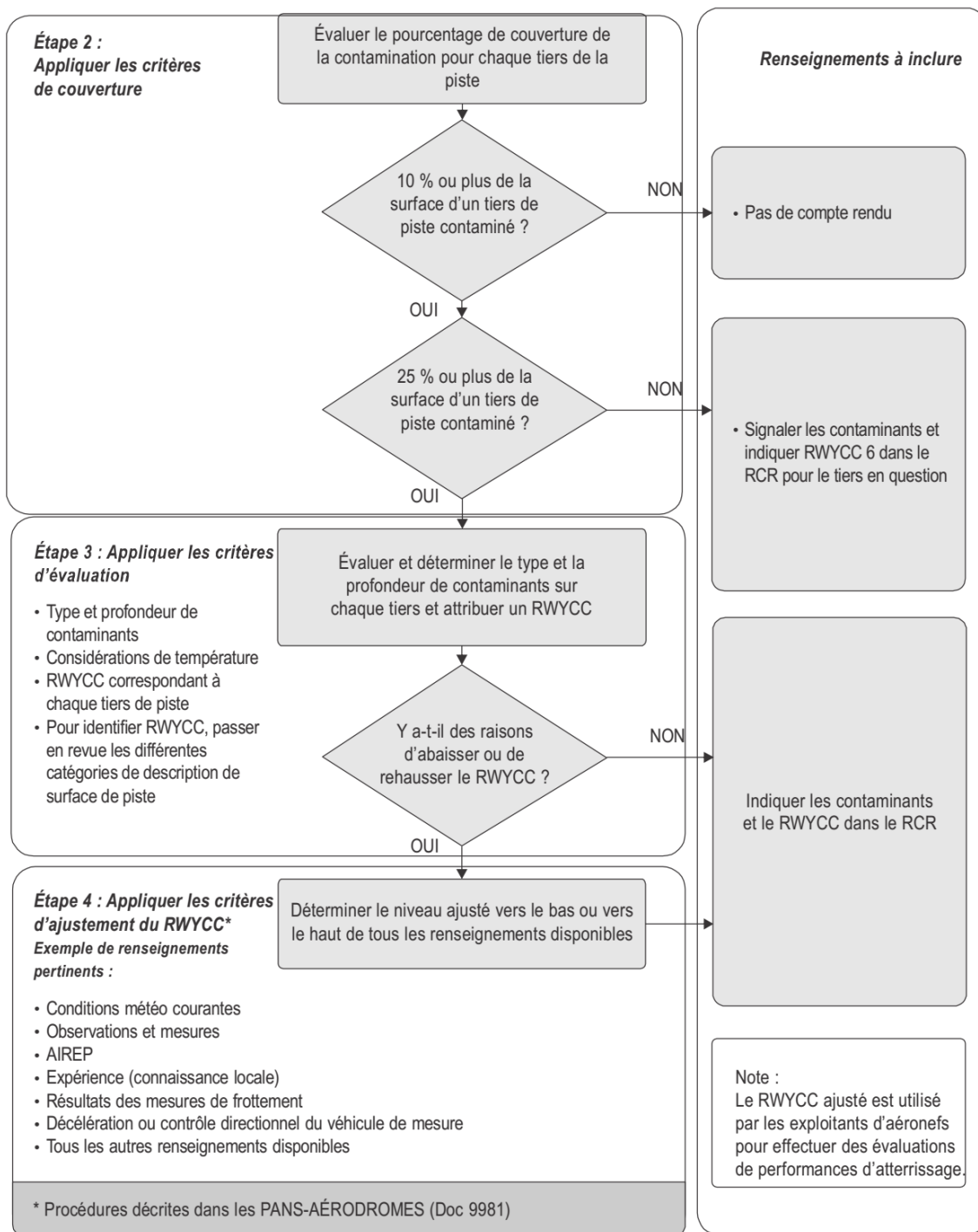


Figura 3-7. Fluxograma A

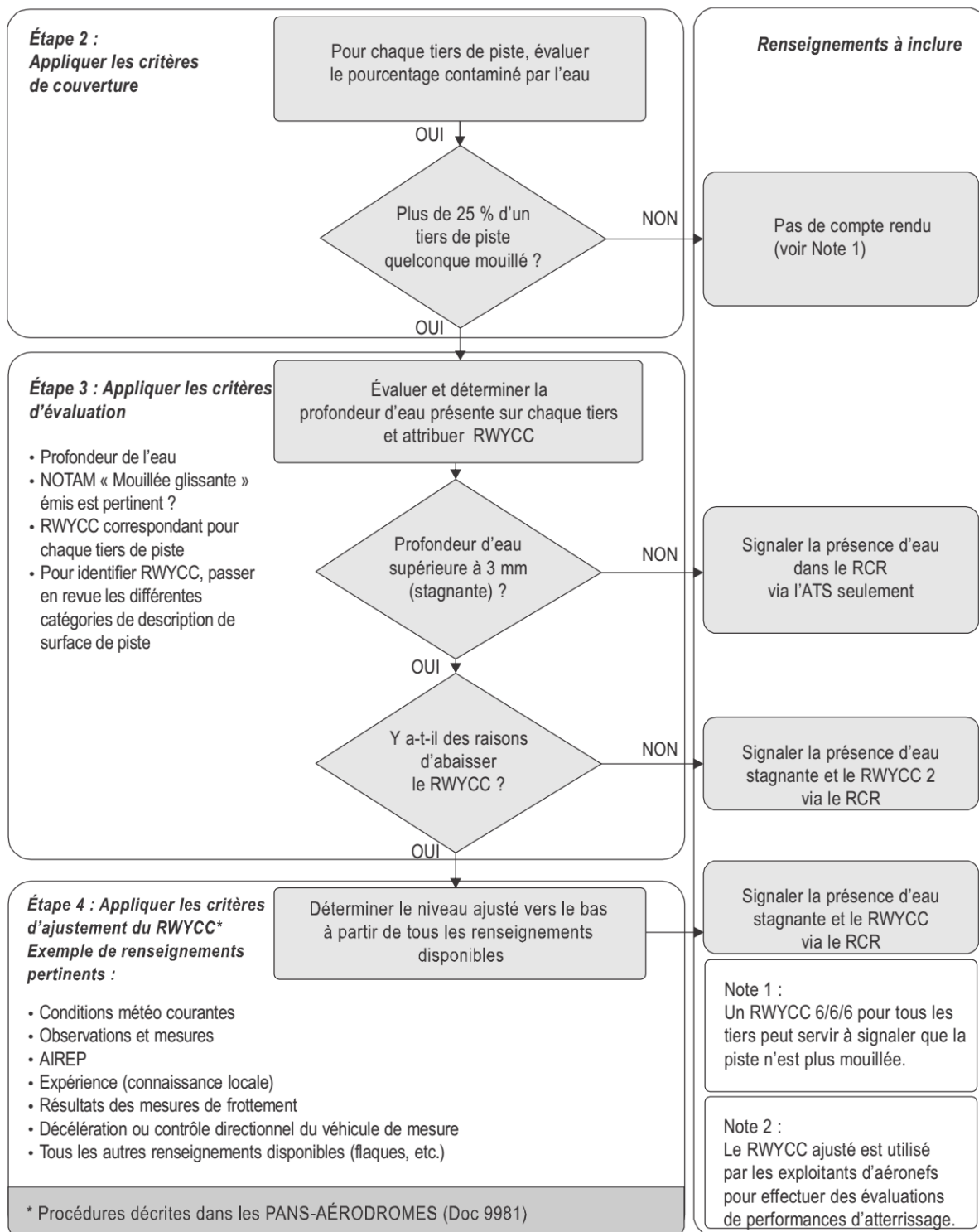


Figura 3-7. Fluxograma B

ANEXO 1. MÉTODOS PARA AVALIAR O ESTADO DAS SUPERFÍCIES DAS PISTAS DE DESCOLAGEM E ATERRAGEM

		RACSTP 14.1 alteração Março 2023	OBSERVAÇÕES
CONCEPÇÃO E CONSTRUÇÃO	Encostas	14.1.3.1.13 Encostas longitudinais 14.1.3.1.19 Encostas transversais	
	Textura	14.1.3.1.26 A profundidade média da textura superficial de uma superfície nova seja pelo menos igual a 1,0 mm.	
	Nível mínimo de atrito estabelecido pelo INAC	§14.1.3.1.23 A superfície de uma pista dura deve ser construída ou refeita de modo a proporcionar características de atrito iguais ou superiores ao nível mínimo de atrito fixado pelo INAC.	Os critérios estabelecidos pelo INAC para as características de atrito da superfície e os resultados obtidos através dos métodos de avaliação estabelecidos constituem a referência a partir da qual é realizado e avaliado o acompanhamento das tendências.
	Polimento	14.1.3.1.23 A superfície de uma pista dura deve ser construída ou refeita de modo a proporcionar características de atrito iguais ou superiores ao nível mínimo de atrito fixado pelo INAC.	O coeficiente de polimento acelerado (CPA) é uma medida de resistência à derrapagem em uma pequena amostra da superfície de pedra que passou por um período padrão de polimento.

			Acumulação de borracha	Mudança de geometria	Polimento
MÉTODOS DE AVALIAÇÃO PARA ACOMPANHAR A TENDÊNCIA DE ALTERAÇÃO DO ATRITO	Visual - macrotextura	Uma inspeção visual apenas fornecerá uma avaliação muito aproximada da macrotextura. Uma grande acumulação de borracha pode ser identificada.	X		
	Visual - microtextura	O exame visual proporcionará uma avaliação muito grosseira da microtextura e da extensão em que a microtextura foi preenchida e coberta	X		
	Visual - geometria da pista (puddling)	O exame visual durante uma tempestade e o subsequente processo de secagem da pista revelará como a pista drena e se houve quaisquer alterações na geometria da pista que causem poça. A espessura de quaisquer poças pode ser medida utilizando uma régua ou outro método/ferramenta de medição de espessura adequado.		X	
	Toque - macrotextura	Uma avaliação "tacto" pode diferenciar entre graus de perda de textura, mas não quantificá-los. Quantificá-los.	X		
	Toque - microtextura		X		
	Método de espalhamento de camadas de gordura (MTD)	Uma avaliação de "tacto" pode determinar se a microtextura foi preenchida/coberta por acumulação de bor	X		

			Acumulação de borracha	Mudança Geométrica	Polimento
	Método de espalhamento de camadas de areia (vidro) (MTD)	Medição de um volume - profundidade de textura média (MTD). O método de espalhamento de camadas de areia (vidro) não é idêntico ao método de espalhamento de camadas de graxa. Atualmente, não há relação internacionalmente aceita entre esses dois métodos.	X		
	Laser - estacionário (MPD)	Medição de um perfil - Profundidade média do perfil (MPD). Não há relação estabelecida entre a MTD e a MPD. A relação deve ser estabelecida para os aparelhos laser utilizados e o método de medição volumétrica preferido que é utilizado.	X		
	Laser — em movimento (MPD)				
	Medição de fricção - espessura controlada da água aplicada	Uma medição de fricção é um produto de sistema que inclui todas as características de fricção da superfície e as características do próprio dispositivo de medição. Todas as variáveis que não as relacionadas com as características de fricção da superfície devem ser controladas a fim de estabelecer a relação entre os valores medidos e as características de fricção da superfície. O produto do sistema é um número sem dimensão que está relacionado com as características de fricção da superfície e, como tal, é também uma medida da macrotextura. [O número gerado pelo sistema deve ser agrupado com outras informações (métodos de avaliação) para identificar quais as características de fricção da superfície que influenciam significativamente o produto do sistema]. Reconhece-se que actualmente não existe consenso na indústria aeroespacial sobre como controlar a incerteza associada à repetibilidade, reprodutibilidade e estabilidade ao longo do tempo. É essencial que esta incerteza seja mantida tão pequena quanto possível, pelo que a ICAO reforçou as normas para a utilização de equipamento de medição de fricção, incluindo a formação do pessoal que utiliza esse equipamento.	X		X
	Medição de fricção - humidade natural	As medições do atrito efectuadas em condições de humidade natural durante uma tempestade de chuva podem revelar se partes de uma pista correm o risco de formação de poças e/ou de deixar de satisfazer os critérios estabelecidos pelo Estado.	X	X	X

	Modelização do fluxo de água e previsões da espessura da água	Tecnologias emergentes baseadas no uso de um modelo da superfície da pista que descreve sua superfície geométrica (mapeada) e combinadas com as informações dos sensores relativas à espessura da água permitem obter informações em tempo real e, assim, controlar a superfície da pista completa e prever as espessuras de água.		X	
--	---	--	--	---	--

ANEXO 2. IMPRESSÃO DE SNOWTAM

Parte A

COM)	(En- tete	(Indicador de Prioridade)	(Endereço) <≡													
	(Data e Hora do Depósito)	<≡ Indicativo do Expedidor)														
	(En- tete	(SWAA* Número de Série)	(Indicador OR	(Data e Hora da Avaliação)					(Grupo							
	S W * *	LOCALIZA ÇÃO	FACULTATIVO)	<≡(												
SNOWTAM (Número de série) <≡																
Calculo das performances do avião																
(Indicador de Localização do Aeródromo)												M	A)	<≡		
[DATA E HORA DA AVALIAÇÃO (hora do fim da avaliação em UTC)]												M	B)	→		
(NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO DA PISTA MENOS ELEVADA)												M	C)	→		
[CÓDIGO DE ESTADO DA PISTA (RWYCC) PARA CADA TERCEIRO DA PISTA] [a partir da tabela de avaliação///estado da pista (RCAM) 3, 4, 5 ou 6]												M	D)	//		
(PERCENTAGEM DE COBERTURA DO CONTAMINANTE POR CADA TERÇO DE PISTA)												C	//	E)		
C												F)	//			
[PROFUNDIDADE (mm) DO CONTAMINANTE NÃO ADERENTE POR CADA PARTE DA PISTA]												M	G)	//		
[DESCRIÇÃO DA CONDIÇÃO AO LONGO DE TODA A EXTENSÃO DA PISTA (Observado em cada terço da pista, a partir do limiar com o número de identificação da pista menos elevado) SECO ÁGUA PARADA MOLHADA												M	G)	//		
(LARGURA DA PISTA A QUE SE APLICAM OS CÓDIGOS DE ESTADO DA PISTA, SE INFERIOR À LARGURA PUBLICADA)												O	H) <≡≡			
Consciência situacional																
[COMPRIMENTO REDUZIDO DA PISTA, SE MENOR DO QUE O COMPRIMENTO PUBLICADO (en-m)]												O I)	→			
(AREIA NÃO ADERENTE NA PISTA)												O J)	→			
(ESTADO DE PISTA DE CIRCULAÇÃO)												O K)	→			
(ESTADO DA PLACA DE ESTACIONAMENTO)												O	→			
(COEFICIENTE DE ATRITO MEDIDO)												P)	→			
												O	→			
												R)	→			
												O S)	→			
(OBSERVAÇÕES EM LINGUAGEM CLARA)												O T)	→			

NOTAS:

1. Inserir as letras de nacionalidade ICAO, tal como constam da Parte 2 do Doc 7910 da ICAO, ou qualquer outro identificador de aeródromo aplicável.

2. *Informações sobre as outras faixas, repita de B a H.*
3. *O conteúdo da seção de consciência da situação será repetido para cada pista, pista de trânsito e pista de estacionamento. Repetir, conforme o caso, quando a informação for comunicada.*
4. *As palavras entre parênteses () não devem ser transmitidas.*
5. *Para as letras A) a T), consulte as Instruções sobre como preencher o impresso SNOWTAM, parágrafo 1, alínea b), do apêndice 4 do PANS-AIM (RACSTP Parte 411.1)*

INSTRUÇÕES SOBRE COMO PREENCHER A IMPRESSÃO SNOWTAM

1. Geral

a) Quando a informação diz respeito a mais do que uma pista, preencher novamente as caixas B a H (seção de Cálculo de Desempenho Aeronáutico).

(b) As letras que indicam as caixas são apenas para referência e não devem aparecer na mensagem. As letras M (obrigatório), C (condicional) e O (opcional) indicam o grau de importância da informação e se esta deve ser incluída e será fornecida como explicado abaixo.

c) Serão utilizadas unidades métricas; a unidade de medida não é indicada.

(d) A validade máxima de um SNOWTAM é de 8 horas. Será emitido um novo SNOWTAM cada vez que for recebido um novo relatório do estado da pista.

e) Uma SNOWTAM cancela a SNOWTAM anterior.

f) O cabeçalho abreviado "TTAAiiii CCCC MMYGGg (BBB)" é inserido para facilitar o processamento automático das mensagens SNOWTAM em bancos de dados informatizados:

TT = designador de dados SNOWTAM = SW;

AA = designador geográfico para Estados, por exemplo FO = GABON, GO = SENEGAL, LF = FRANÇA, (ver Doc 7910 - Indicadores de localização, Parte 2 - Índice de letras de nacionalidade para indicadores de localização);

iiii = SNOWTAM número de série expresso como um grupo de 4 dígitos;

CCCC = indicador de localização de quatro letras do aeródromo a que o SNOWTAM se refere (ver Doc 7910 - Indicadores de localização);

MMYYGGg = data/hora da observação/medição, onde :

MM = mês, por exemplo, Janeiro = 01, Dezembro = 12; YY = dia do mês;

GGg = hora UTC, em horas (GG) e minutos (gg);

(BBB) = grupo opcional a designar: uma correção, em caso de erro, a uma SNOWTAM previamente emitida com o mesmo número de série =COR.

Nota 1: Os parênteses em (BBB) indicam que este grupo é opcional.

Nota 2. Quando a informação diz respeito a mais de uma faixa e as datas/horas de cada observação/avaliação são indicadas por múltiplas respostas no Quadro B, a última data/hora da observação/avaliação é indicada no cabeçalho abreviado (MMYYGGg).

Exemplo: cabeçalho abreviado para ADL SNOWTAM #0002, medição/observação de 7 de Junho 21 a 0620 UTC: SWFO0002 FOOL 08070621

Nota. - Os grupos de informação são separados por um espaço, como mostrado acima.

g) A palavra "SNOWTAM" na impressão SNOWTAM e o grupo de quatro dígitos do número de série SNOWTAM devem ser separados por um espaço, por exemplo SNOWTAM 0004.

(h) Para facilitar a leitura da mensagem SNOWTAM, incluir um espaçamento de linha após o número de série SNOWTAM após a caixa A e a seção de Cálculo de Desempenho Aeronáutico.

(i) Quando a informação se referir a mais do que uma pista, repetir para cada pista a informação na secção de Cálculo de Desempenho Aeronáutico, começando com a caixa Data e Hora da Avaliação, antes de completar a secção de Sensibilização Situacional.

(j) Informação obrigatória (M):

- 1) INDICADOR DE LOCALIZAÇÃO DO AERÓDROMO;
- 2) DATA E HORA DA AVALIAÇÃO;
- 3) NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO MAIS BAIXO DA PISTA;
- 4) CÓDIGO DE ESTADO DA PISTA PARA CADA TERÇO DA PISTA;
- 5) DESCRIÇÃO DO ESTADO DE CADA HORA DE PALAVRA [quando o Código de Estado da Pista (RWYCC) indicado é 2, 3, ou 5].

2. Secção de Cálculo do Desempenho da Aeronave

Quadro A - Indicador de localização do aeródromo (indicador de localização de quatro letras).

Quadro B - Data e hora da avaliação: grupo de 8 dígitos de data/hora indicando a hora de observação (mês, dia, hora e minutos) em UTC.

Quadro C - Número de identificação da pista mais baixa (nn[L] ou nn[C] ou nn[R]).

Nota: *Só pode ser utilizado um número de identificação da pista. - Apenas um número de identificação de pista é dado para cada pista, e será sempre o número mais baixo.*

Quadro D - Código de estado da pista para cada terço de uma pista. Um único número (2, 3, 5 ou 6) é dado para cada terço da pista, cada um separado do seguinte por uma barra oblíqua (n/n/n).

Quadro E - Percentagem de cobertura de contaminantes para cada terço de pista. Se aplicável, indicar 25, 50, 75 ou 100 para cada terço da pista, separando cada valor do seguinte por uma barra ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

Nota : *Esta informação só é fornecida quando um número diferente de 6 é indicado para o estatuto de um dos terços de uma pista (caixa D) e uma descrição de estatuto diferente de DRY é indicada para um dos terços de uma pista (caixa G).*

Nota 2: *Quando a condição não é comunicada, a abreviatura "NR" é indicada para o(s) terço(s) da pista em causa.*

Quadro F - Profundidade do contaminante solto para cada terço da pista. Se aplicável, indicar o número de milímetros para cada terço da pista, separando cada valor do seguinte por uma barra oblíqua (nn/nn/nn ou nnn/nnn/nnn).

Nota 1: *Esta informação só é fornecida para os seguintes tipos de contaminantes:*

- Água estagnada: valores reportáveis 04, depois avaliação.

Mudanças significativas de 3 mm até 15 mm, inclusive;

Nota 2: *Quando a condição não é comunicada, a abreviatura "NR" é dada para a(s) terceira(s) pista(s) relevante(s).*

Quadro G - Descrição do estado para cada terço da pista. Introduza uma das seguintes descrições de condição para cada terço da pista, cada uma separada da seguinte por uma barra oblíqua:

ÁGUA PARADA HÚMIDA

SECO (indicado apenas quando não há contaminante presente)

Nota. - *Quando a condição não é relatada, a abreviatura "NR" é indicada para a(s) terceira(s) pista(s) relevante(s).*

Quadro H - Largura da pista à qual se aplicam os códigos de condição da pista. Indicar a largura, em metros, se inferior à largura publicada.

3. Secção de Sensibilização Situacional

Nota 1: *Os artigos da secção de Sensibilização Situacional terminam com uma paragem completa.*

Nota 2: *Quando não há informação para um item na secção Sensibilização Situacional ou as condições de publicação não são cumpridas, nada é indicado para esse item.* **Quadro I** - *Comprimento reduzido da pista de aterragem. Indicar o número de identificação da pista aplicável e o comprimento disponível, em metros (RWY nn [L] ou nn [C] ou nn [R] REDUZIDO PARA [n]nnn).*

Nota 3 - Esta informação é condicional quando tiver sido emitido um NOTAM indicando um novo conjunto de distâncias declaradas.

Quadro K - Areia solta na pista de aterragem. Quando areia solta é relatada na pista, introduzir o número de identificação mais baixo da pista e, separado por um espaço, as palavras "(RWY nn ou RWY nn [L] ou nn[C] ou nn[R] NON-ADHERING SAND)".

Quadro P - Estado da faixa de rodagem. Se uma pista de táxi for declarada em mau estado, indicar o número de identificação da pista e, separado por um espaço, a palavra "MEDIocre" (TW). "(TWY [n ou nn] MEDIocre ou ALL MEDIocre TRACKS)".

Quadro R - Estado da placa de estacionamento,. Se uma placa de estacionamento, estiver em mau estado, indicar o número de identificação da placa de estacionamento, separado por um espaço, a palavra "MEDIocre" (ÁREA DE TRÁFEGO [nnnn] MEDIocre ou TODAS AS ÁREAS DE TRÁFEGO DE MEDIocre).

Quadro S- Coeficiente de fricção medido. Se aplicável, indicar o coeficiente de fricção medido e o dispositivo de medição de fricção.

Quadro T - Observações em linguagem simples.

ANEXO 3. Parte A FORMULÁRIO DO RCP

(Aplicável a partir de 01 de Junho de 2024)

FORMULÁRIO RCR			
Nome do aeródromo	Nome do operador do aeródromo	Data de avaliação	Numéro
Cálculo do desempenho da aeronave			
INFORMAÇÕES	FONTE	FORMATO	
/INDICADOR DE LOCALIZAÇÃO DO AERÓDROMO	Documento ICAO 7910, Indicadores de Localização	nnnn	
DATA E HORA DA AVALIAÇÃO	Tempo UTC	MMDDhhmm /	
NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO MAIS BAIXO DA PISTA DE DESCOLAGEM E ATERRAGEM	Pista em questão (RWY)	nn[L] or nn[C] or nn[R]:	
CÓDIGO DE CONDIÇÃO DA PISTA (RWYCC) PARA CADA TERÇO DA PISTA	Avaliação com base no RCAM e procedimentos associados	n/n/n :	
PERCENTAGEM DE COBERTURA DE CONTAMINANTES PARA CADA TERÇO DA PISTA	Observação visual para cada terço da pista	[n]nn/{n]nn/[n]nn:	
Profundidade (em mm) DO CONTAMINANTE NÃO-ADHERENTE PARA CADA TERCEIRA VIA RODOVIÁRIA	Observação visual avaliada para cada terço da pista, confirmada por medições quando apropriado.	(n]nn/[n]nn/[n]nn :	
DESCRIÇÃO DA CONDIÇÃO AO LONGO DE TODA A EXTENSÃO DA PISTA SECA ÁGUA PARADA Molhada	Observação visual para cada terço da pista	nnnn/nnnn/nnnn :	
LARGURA DA PISTA A QUE SE APLICAM OS CÓDIGOS DE ESTADO DA PISTA, SE INFERIOR À LARGURA	Observações visuais da pista e informação dos procedimentos locais	nn:	
Consciência situacional			
COMPRIMENTO REDUZIDO, SE MENOS QUE O COMPRIMENTO PUBLICADO (em m)	NOTAM	RWY nn [L] or nn [C] or nn [R] LDA REDUCED TO [n]nnn:	
AREIA SOLTA NA PISTA	Observação visual na pista	RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] LOOSE SAND :	
TRATAMENTO QUÍMICO NA PISTA	Aplicação de tratamento conhecida.	RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] CHEMICALLY	
CONDIÇÃO DA PISTA DE TÁXI	Observação visual de produtos químicos residuais na pista de descolagem	TWY [nn]n POOR :	
ESTADO DA PLACA DE ESTACIONAMENTO	Observação visual, AIREP, relatada por outro pessoal do aeródromo, etc.	APRON [nnnn]POOR	
COEFICIENTE DE FRICÇÃO MEDIDO	Observação visual, AIREP, reportada por outro pessoal do aeródromo, etc.	RWY nn [L] nn	
OBSERVAÇÕES EM LINGUAGEM SIMPLES	Dependente de normas estabelecidas ou acordadas pelo INAC		
OBSERVAÇÕES EM LINGUAGEM SIMPLES	Qualquer informação operacional adicional significativa a ser comunicada.		

	importante a ter em conta. Caracteres aceitáveis: A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9	
--	---	--

Pacote informativo completo

----	----	-	_ / _	_ /	_ / _ / _	_ / _ / _
Aeródromo	Data & hora	RWY	RWYCC	%Percentagem	Profundidade em mm	Contaminante
Sensibilização situacional						Redução do comprimento da pista em mm (se aplicável)

Nomes próprios e apelidos dos pilotos	Funções	Assinaturas

Parte B- RCR FORMULÁRIO

FORMULÁRIO RCR			
Nome do Aeródromo	Nome do Operador do Aeródromo	Data de avaliação	Numéro
Cálculo do desempenho da aeronave			
INFORMAÇÕES	FONTE	FORMATO	
/INDICADOR DE LOCALIZAÇÃO DO AERÓDROMO	Documento ICAO 7910, Indicadores de Localização	nnnn	
DATA E HORA DA AVALIAÇÃO	Tempo UTC	MMDDhhmm /	
NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO MAIS BAIXO DA PISTA DE DESCOLAGEM E ATERRAGEM	Pista em questão (RWY)	nn[L] or nn[C] or nn[R]:	
CÓDIGO DE CONDIÇÃO DA PISTA (RWYCC) PARA CADA TERÇO DA PISTA	Avaliação com base no RCAM e procedimentos associados	n/n/n :	
PERCENTAGEM DE COBERTURA DE CONTAMINANTES PARA CADA TERÇO DA	Observação visual para cada terço da pista	[n]nn/{n]nn/[n]nn:	
Profundidade (em mm) DO CONTAMINANTE NÃO-ADERENTE PARA CADA TERCEIRA Pista	Observação visual avaliada para cada terço da pista, confirmada por medições quando apropriado.	(n]nn/[n]nn/[n]nn :	
DESCRIÇÃO DA CONDIÇÃO AO LONGO DE TODA A EXTENSÃO DA PISTA SECA ÁGUA PARADA Molhada	Observação visual para cada terço da pista	nnnn/nnnn/nnnn :	
LARGURA DA PISTA A QUE SE APLICAM OS CÓDIGOS DE ESTADO DA PISTA, SE INFERIOR À LARGURA	Observações visuais da pista e informação dos procedimentos locais	nn:	
Consciência situacional			
COMPRIMENTO REDUZIDO, SE MENOS QUE O COMPRIMENTO PUBLICADO (em m)	NOTAM	RWY nn [L] or nn [C] or nn [R] LDA REDUCED TO	
AREIA SOLTA NA PISTA	Observação visual na pista	RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] LOOSE SAND	
TRATAMENTO QUÍMICO NA PISTA	Aplicação de tratamento conhecida.	RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] CHEMICALLY	
CONDIÇÃO DA PISTA DE TÁXI	Observação visual de produtos químicos residuais na pista de descolagem	TWY [nn]n POOR :	
ESTADO DA PLACA DE ESTACIONAMENTO	Observação visual, AIREP, relatada por outro pessoal do aeródromo, etc.	APRON [nnnn]POOR	
COEFICIENTE DE FRICÇÃO MEDIDO	Observação visual, AIREP, reportada por outro pessoal do aeródromo, etc.	RWY nn [L] nn	
OBSERVAÇÕES EM LINGUAGEM SIMPLES	Dependente de normas estabelecidas ou acordadas pelo INAC		
OBSERVAÇÕES EM LINGUAGEM SIMPLES	Qualquer informação operacional adicional significativa a ser comunicada.		

	importante a ter em conta. Caracteres aceitáveis: A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 / (barra) " (ponto) " (espaço)	
--	---	---

Pacote informativo completo

----	----	-	<u> </u> / <u> </u> - <u> </u> / <u> </u> -	<u> </u> <u> </u> / <u> </u> <u> </u> -	<u> </u> / <u> </u> - / <u> </u> -	<u> </u> / <u> </u> - / <u> </u> -
Aeródromo	Data & hora	RWY	RWYCC	%Percentagem	Profundidade em mm	Contaminante
Sensibilização situacional						Redução do comprimento da pista em mm (se aplicável)

Nomes próprios e apelidos dos pilotos	Funções	Assinaturas

Aprovado pelo: Conselho de Administração do INAC

Data

03 / 06 / 20

Presidente do Conselho de Administração,


António dos Santos Lima