

TELÉFONO (511)2301409 / 2301412  
(511)4141411 / 2301408  
DIRECCIÓN TELEGRÁFICA  
AFTN : SPJCYGYJ  
COM: CORPAC S.A.  
e-mail: aisperu@corpac.gob.pe

**CORPAC** S.A.

Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.  
ÁREA DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA  
Apartado 680 LIMA 100 – PERÚ

**PERÚ**

**AIC**

**08/21**  
**OCT 28<sup>th</sup>, 2021**

**08/21**

## **Formato Global de Reporte (GRF)**

### **Reporte de condición de pista (RCR) en el Estado Peruano metodología e implantación**

La entrada en vigencia del nuevo formato global de reporte GRF ha sido establecido para el día 04 de noviembre de 2021 en los aeropuertos de la FIR Lima, conforme a lo requerido por la organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El GRF es una metodología para evaluar e informar de manera estandarizada el estado de la superficie de la pista, cuando la misma presente contaminación, principalmente por condiciones climáticas adversas (agua, hielo, nieve, entre otras). Esta información incluye el tipo de contaminante, espesor y el porcentaje de cobertura que se encuentra presente en cada tercio de la pista.

La transmisión de la información de forma estandarizada se realiza a través de un informe de condición de la pista (RCR), confeccionado por el explotador del aeródromo, el cual se basa en el concepto de Clave de Estado de la Pista (RWYCC – Runway Condition Code) y en la matriz de evaluación del estados de la pista (RCAM – Runway Condition Assesment Matrix) que permita describir una condición sostenida de la superficie de la pista y su efecto sobre la performance del frenado y el control lateral de las aeronaves.

La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) difundirá la información contenida en el RCR mediante un NOTAM, y/o a través del ATIS (Automatic Terminal Information System) o por radiotelefonía, para que estos últimos puedan calcular el rendimiento requerido para la operación (despegue y aterrizaje).

La metodología GRF también prevé que los pilotos elaboren el informe sobre la eficacia de frenado (RBA – Report Breaking Action) el cual se realizará a través de las aeronotificaciones (AIREP). Al identificar divergencias entre el RCR y el RBA, el explotador del aeródromo llevará a cabo una nueva evaluación de las condiciones de la superficie de la pista, las cuales pueden traer como consecuencia la asignación de una nueva clave (RWYCC).

El informe de condición de pista RCR será presentado y llenado de la siguiente manera:

<b>RCR</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4 / 4 / 4</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>6 / 6 / 6</b>
	Aerodrome	Date & Time	RWY	RWYCC	% Coverage		Depth in mm	
	7		7				7	
	Contaminant Type 1st third		Contaminant Type 2nd third				Contaminant Type 3rd third	
Plain language remarks							Reduced RWY width in m (if applicable)	

**1. Indicador de lugar del aeródromo:**

El presente dato será llenado tomando como referencia al documento 7910 – Indicador de lugar por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

**2. Fecha y hora de la observación:**

El presente dato será llenado con 8 cifras MM/DD/HH/mm.

**3. Número más bajo de designador de pista:**

El presente dato será llenado utilizando el designador más bajo de uso de la pista; como referencia ANEXO 14 Aeródromos – OACI.

**4. Clave de estado de RWYCC por cada tercio:**

El presente dato será llenado utilizando la tabla Matriz de evaluación del estado de pista (RCAM). Ver tabla en A-1.

**5. Porcentaje de cobertura del contaminante para cada tercio de pista:**

El presente dato será llenado utilizando la tabla de porcentaje de contaminante para cada tercio de pista. Ver tabla en A-2

**6. Espesor de contaminante suelto por cada tercio de pista.**

El presente dato será llenado utilizando la tabla de espesor de contaminante suelto por cada tercio de pista. Ver tabla A-3.

**7. Descripción del estado de pista por cada tercio de pista:**

El presente dato será llenado utilizando la siguiente descripción del estado en texto claro por cada tercio de pista.

- MOJADA - WET
- HUMEDA - DAMP
- INUNDADA - FLOODED
- AGUA ESTANCADA – STANDING WATER

Ejemplo de presentación del explotador del aeródromo a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

**SPJC 09251400 15 5/5/2 50/50/50 NR/NR/04 WET/WET/STANDING WATER**

La información del RCR será publicada por intermedio de un NOTAM con serie según la categoría del aeródromo que emite la información.

- A) SPJC
- B) 2109201700
- C) 2109201800
- D) NIL
- E) **RCR 15 5/5/2 50/50/50 NR/NR/04 WET/WET/STANDING WATER**

Tabla A – 1

MATRIZ DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DE LA PISTA (RCAM)			
CRITERIOS DE EVALUACIÓN		CRITERIOS DE EVALUACIÓN PARA BAJAR EL NÚMERO DE CLAVE	
Clave de estado de la pista	Descripción de la superficie de pista	Desaceleración del avión u observación del control direccional	Informe del piloto sobre la eficacia de frenado en la pista
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SECA</li> </ul>	NIL	NIL
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ESCARCHA</li> <li>• MOJADA: La superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua de hasta 3mm de espesor.</li> </ul> <p><b>Hasta 3 mm de espesor:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NIEVE FUNDENTE</li> <li>• NIEVE SECA</li> <li>• NIEVE MOJADA</li> </ul>	La desaceleración del frenado es normal para la fuerza de frenado aplicado a las ruedas y el control direccional es normal	BUENA
4	<p><b>-15°C y Temperatura del aire exterior más baja:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NIEVE COMPACTA</li> </ul>	La desaceleración del frenado o el control direccional esta entre buena y mediana	BUENA A MEDIANA
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MOJADA (Pista "resbaladiza y mojada")</li> <li>• NIEVE SECA o NIEVE MOJADA (cualquier espesor) SOBRE</li> <li>• NIEVE COMPACTA</li> </ul> <p><b>Hasta 3 mm de espesor:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NIEVE SECA</li> <li>• NIEVE MOJADA</li> </ul> <p><b>Temperatura del aire exterior superior a -15°C:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NIEVE COMPACTA</li> </ul>	La desaceleración del frenado se reduce de manera observable para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas o el control direccional se reduce de manera observable.	MEDIANA
2	<p><b>Más de 3mm de espesor de agua o nieve fundente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• AGUA ESTANCADA</li> <li>• NIEVE FUNDIDA</li> </ul>	La desaceleración del frenado o el control direccional es entre mediana o deficiente.	MEDIANA A DEFICIENTE
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HIELO</li> </ul>	La desaceleración del frenado se reduce significativamente para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas o el control direccional se reduce significativamente.	DEFICIENTE
0	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HIELO MOJADO</li> <li>• AGUA SOBRE NIEVE COMPACTA</li> <li>• NIEVE SECA o NIEVE MOJADA SOBRE HIELO</li> </ul>	La desaceleración del frenado es entre mínima y no existente para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas o el control direccional es incierto	INFERIOR A DEFICIENTE

**Tabla A – 2**  
**Porcentaje de contaminante para cada tercio de pista**

<b>Cobertura Reportada</b>	<b>Porcentaje Evaluado</b>
No se reporta	Menos de 10%
25%	10% - 25%
50%	26% - 50%
75%	51% - 75%
100%	76% - 100%

**Tabla A – 3**  
**Espesor de contaminante suelto por cada tercio de pista.**

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

**Nota:** Sea el caso que el contaminante es menor de 3mm se pondrá la abreviatura NR (NO REPORTA)