

→ **SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS , EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE**
RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES, RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1. SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Los aeropuertos autorizados para operaciones programadas y no programadas de aeronaves que transportan pasajeros disponen de un Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios y un Plan de Emergencia establecidos de acuerdo con la normativa de aplicación en función del tipo de infraestructura, bien dentro del ámbito de la normativa de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) o dentro del marco nacional.

Los aeropuertos y helipuertos militares disponen de un Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios establecido de acuerdo con las normas del STANAG 3712 CFR (Edición 7).

La información detallada sobre las características del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios de cada aeropuerto se encuentra en el apartado 6 de las fichas de aeródromo de la sección AD 2 del AIP.

Los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios de los aeródromos de uso público, las bases aéreas y de los aeródromos de utilización conjunta están categorizados de acuerdo con la siguiente tabla:

1. RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

Airports authorized for scheduled and non-scheduled operations of aircraft carrying passengers shall have available a Rescue and Fire Fighting Service and an Emergency Plan, established in accordance with the applicable legislation with regard to the type of infrastructure, whether under the auspices of the regulations of the European Aviation Safety Agency (EASA) or national statutes.

Military airports and heliports have a Rescue and Fire Fighting Service according to STANAG 3712 CFR (7 Edition) standards.

Detailed information about the Rescue and Fire Fighting Service is shown in item 6 of every aerodrome, in section AD 2 of the AIP.

Rescue and Fire Fighting Services at aerodromes for public use, air bases and aerodromes for joint use are categorised as shown in the following table:

Cantidades mínimas utilizables de agentes extintores // Minimum usable amounts of extinguishing agents								
CAT AD AD CAT	Espuma de eficacia de nivel A Foam meeting performance level A		Espuma de eficacia de nivel B Foam meeting performance level B		Espuma de eficacia de nivel C Foam meeting performance level C		Agentes complementarios Complementary agents	
	Agua Water	Régimen de descarga solución de espuma/min. Discharge rate foam solution/minute	Agua Water	Régimen de descarga solución de espuma/min. Discharge rate foam solution/minute	Agua Water	Régimen de descarga solución de espuma/min. Discharge rate foam solution/minute	Productos químicos en polvo Dry chemical powders	Régimen de descarga Discharge Rate
	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(Kg)	(Kg/s)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	350	350	230	230	160	160	45	2.25
2	1000	800	670	550	460	360	90	2.25
3	1800	1300	1200	900	820	630	135	2.25
4	3600	2600	2400	1800	1700	1100	135	2.25
5	8100	4500	5400	3000	3900	2200	180	2.25
6	11800	6000	7900	4000	5800	2900	225	2.25
7	18200	7900	12100	5300	8800	3800	225	2.25
8	27300	10800	18200	7200	12800	5100	450	4.5
9	36400	13500	24300	9000	17100	6300	450	4.5
10	48200	16600	32300	11200	22800	7900	450	4.5

Nota: las cantidades de agua que se muestran en las columnas 2, 4 y 6 se basan en la longitud total promedio de los aviones en una categoría determinada.

Note: the quantities of water shown in columns 2, 4 and 6 are based on the average overall length of aeroplanes in a given category.

Los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios de los helipuertos de uso público están categorizados de acuerdo con las siguientes tablas:

The Rescue and Fire Fighting Services of heliports for public use are categorised as shown in the following tables:

Cantidades mínimas utilizables de agentes extintores para helipuertos de superficie Minimum usable amounts of extinguishing agents usable for surface heliports					
	Espuma de eficacia de nivel B Foam meeting performance level B		Agentes complementarios Complementary agents		
Categoría Category	Agua Water (L)	Régimen de descarga de la solución espuma Discharge rate foam solution (L/min)	Productos químicos en polvo Dry chemical powders (Kg)	Hidrocarburos halogenados Halons (Kg)	CO ₂ (Kg)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
H1	500	250	23	23	45
H2	1000	500	45	45	90
H3	1600	800	90	90	180

Cantidades mínimas utilizables de agentes extintores para helipuertos elevados Minimum usable amounts of extinguishing agents usable for elevated heliports					
	Espuma de eficacia de nivel B Foam meeting performance level B		Agentes complementarios Complementary agents		
Categoría Category	Agua Water (L)	Régimen de descarga de la solución espuma Discharge rate foam solution (L/min)	Productos químicos en polvo Dry chemical powders (Kg)	Hidrocarburos halogenados Halons (Kg)	CO ₂ (Kg)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
H1	2500	250	45	45	90
H2	5000	500	45	45	90
H3	8000	800	45	45	90

Las variaciones temporales en el nivel de protección contra incendios se publicarán por NOTAM.

Temporary changes in the fire protection category will be published by NOTAM.

2. EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA Y PLAN PARA LA NIEVE

2. RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

Organización de la notificación del estado de la superficie de la pista y del servicio de invierno.

Arrangements for runway surface condition reporting and winter service.

Los operadores aeroportuarios son los responsables de la evaluación y mejora de las condiciones del estado de la pista, así como de la realización del informe correspondiente y su notificación, de acuerdo a la metodología del Global Reporting Format (GRF).

Airport operators are responsible for assessing and improving the runway conditions, as well as for compiling and disseminating the corresponding report, in accordance with the Global Reporting Format (GRF) methodology.

Además, en los aeropuertos que cuentan con Plan para la Nieve, el operador aeroportuario realiza la aplicación de las medidas necesarias para mantener las condiciones de uso de la pista y del resto del área de maniobras.

Moreover, for those airports that have a Snow Plan, the airport operator apply the measures necessary to maintain the runway and the rest of the manoeuvring area in usable condition.

En general, la limpieza de las áreas de movimiento se realizará según las siguientes prioridades:

In general, clearing the movement areas will take place according to the following priorities:

- pista en uso.
- calles de rodaje asociadas con la pista en uso.
- apartaderos de espera y plataforma de estacionamiento.

- Runway in use.
- Taxiways serving the runway in use.
- Holding bays and parking apron.

Existe Servicio de Invierno en los siguientes aeródromos:

Winter Service is established at the following aerodromes:

- | | | | |
|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Asturias Barcelona/Josep Tarradellas
Barcelona-El Prat Bilbao Burgos/Villafra | <ul style="list-style-type: none"> Girona Granada/Federico García Lorca.
Granada-Jaén Huesca/Pirineos Logroño | <ul style="list-style-type: none"> Madrid/Adolfo Suárez
Madrid-Barajas Madrid/Cuatro Vientos Palma de Mallorca Pamplona | <ul style="list-style-type: none"> San Sebastián Santander/Seve Ballesteros-
Santander Santiago/Rosalía de Castro Vitoria |
|--|---|---|---|

Cada uno de estos aeródromos notificará en el apartado 7 "Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista y plan para la nieve", de su correspondiente sección AD 2, el periodo de aplicación del plan para la nieve.

El operador de aeródromo es el responsable de realizar el seguimiento del estado de la pista y su evaluación cuando se encuentra contaminada con agua, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha. También se recopilan los datos significativos sobre estado del resto del área de movimiento para la publicación del informe del estado de la pista (RCR).

Con esta información, tras la operación de la aeronave, la tripulación de vuelo emite un AIREP/PIREP cuando la eficacia de frenado experimentada en aterrizajes difiere de la informada por el gestor aeroportuario a través de la clave de estado de la pista (RWYCC) notificada por tercios. El gestor aeroportuario recopila esta información que le transmite ATC para realizar las actuaciones oportunas.

La información se mantiene actualizada cada vez que se dé un cambio significativo en las condiciones del pavimento hasta que la pista deje de estar contaminada.

Vigilancia de las áreas de movimiento

El seguimiento de las condiciones del área de movimiento, especialmente del estado de la pista, que realiza el aeropuerto se basa en:

- El seguimiento de las condiciones físicas de la pista, incluyendo las temperaturas del pavimento, los tipos de contaminante y las profundidades de los depósitos.
- El seguimiento de las condiciones meteorológicas.
- Evaluación del coeficiente de rozamiento de la pista en el marco del programa de mantenimiento de las superficies pavimentadas del aeropuerto.
- Evaluaciones de la tendencia del coeficiente de rozamiento medido, cuando se disponga del vehículo medidor de rozamiento en el aeropuerto.
- Comportamiento experimentado por los vehículos sobre el pavimento.
- Seguimiento de los AIREP/PIREP emitidos por los pilotos sobre la eficacia de frenado experimentada.
- Experiencia local.

Métodos de evaluación del estado de la superficie utilizados y operaciones en pistas de invierno especialmente preparadas

La evaluación realizada por parte del gestor aeroportuario se basa en la información recopilada relativa al tipo de contaminante presente en el pavimento de la pista, su espesor, cobertura y la temperatura del mismo.

A partir de esta información se calcula la clave de estado de la pista (RWYCC) para cada tercio de la pista evaluada utilizando la Matriz de Evaluación del Estado de la Pista (RCAM), que relaciona las condiciones de la superficie de la pista con su efecto en la performance de las aeronaves.

Como parte de la evaluación del estado de la pista, los aeropuertos con aparato de medición continuada tales como los medidores de Rozamiento en la Superficie (SFT), pueden usar las mediciones para determinar la tendencia del rozamiento de la pista. Se dispone de estos equipos en los aeropuertos de, Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Bilbao, Burgos/Villafría, Girona, Granada/Federico García Lorca, Granada-Jaén, Logroño, Madrid/Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Pamplona, San Sebastián, Santiago/Rosalía de Castro y Vitoria.

Previa aprobación de la autoridad, el operador de aeródromo puede establecer y aplicar procedimientos para la operación de aviones en pistas de invierno especialmente preparadas. Este procedimiento no se aplica en ningún aeropuerto del Estado.

Each of these aerodromes shall report the period of application of its snow plan on item 7, "Runway surface condition assessment and reporting and snow plan", in its corresponding AD 2 section.

The aerodrome operator is responsible for monitoring the runway condition and assessment it when it is contaminated by water, snow, slush, ice or frost. The significant data on the condition of the rest of the movement area are also compiled for the publication of the Runway Condition Report (RCR).

With this information, following operation of the aircraft, crew issue an AIREP/PIREP when the braking action experienced during landing is different from that reported by the airport manager using the Runway Condition Code (RWYCC) reported for each third. The airport manager compiles this information conveyed to them by ATC in order to take the appropriate action.

This information is updated each time there is a significant change in the surface condition, until the runway is no longer contaminated.

Surveillance of the movement areas

The conditions in the movement area, especially for the runway, are monitored by the airport on the basis of:

- Monitoring the physical conditions of the runway, including the temperatures of the surface, the types of contaminants and the depth of deposits.
- Monitoring the weather conditions.
- Assessing the friction coefficient of the runway as part of the maintenance programme for the paved surfaces of the airport.
- Assessing the trend in the measured friction coefficient, when the airport has a friction measurement vehicle.
- Pavement behaviour experienced by vehicles.
- Monitoring the AIREP/PIREP issued by pilots on braking action experienced.
- Local experience.

Assessment methods for surface condition used and operations on specially prepared winter runways

The assessment by the airport manager is based upon the information gathered on the type of contaminant present on the runway surface, its thickness, coverage and temperature.

Given this information, the Runway Condition Code (RWYCC) is calculated for each third of the runway in question using the Runway Condition Assessment Matrix (RCAM), which relates the runway surface conditions to their effect on aircraft performance.

As part of their assessment of the runway condition, airports with a continuous measurement device such as a Surface Friction Tester (SFT) may use these readings to determine the trend in the runway friction. These devices are available at the airports of Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Bilbao, Burgos/Villafría, Girona, Granada/Federico García Lorca, Granada-Jaén, Logroño, Madrid/Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Pamplona, San Sebastián, Santiago/Rosalía de Castro and Vitoria.

Subject to official approval, the aerodrome operator may establish and apply procedures for the operation of aircraft on specially prepared winter runways. This procedure is not applied at any airport in Spain.

Medidas adoptadas para mantener la condición de uso de las áreas de movimiento

La limpieza y mantenimiento de las superficies pavimentadas para eliminar la nieve/hielo y mejorar la eficacia de frenado se llevarán a cabo siempre que las condiciones del área de movimiento limiten la seguridad y regularidad del tránsito aéreo.

Se publicará en la sección AD 2 de cada aeropuerto (Apartados 4 "Instalaciones para el deshielo" y 7 "Evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista y plan para la nieve") información sobre el equipamiento disponible en el aeropuerto para la retirada del hielo de las aeronaves y de la nieve/hielo de las superficies pavimentadas, así como las prioridades locales para la limpieza de estas superficies.

Los operadores encargados de la limpieza están en continuo contacto por radio con la Unidad de Operaciones. Toda información referente a agua, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha en el área de movimiento, se notificará a la Unidad de Operaciones para la elaboración del mensaje RCR para su difusión, tan pronto sea posible.

Para mejorar la eficacia de frenado en las calles de rodaje y pista en condiciones de hielo y/o nieve, y como medida preventiva ante estas situaciones, se utilizarán productos químicos autorizados para su uso en aeropuertos como la UREA o fundentes líquidos.

La suspensión de las operaciones en pista para realizar las tareas de limpieza de nieve o hielo se coordinará con ATC y la decisión de iniciar las operaciones de limpieza se tomará teniendo en cuenta los siguientes factores:

- Tráfico previsto.
- Previsión de evolución de las condiciones meteorológicas.
- Tipo y espesor del contaminante.
- Si se dispone, rozamiento estimado de la superficie o eficacia de frenado comunicada por las tripulaciones.

El objetivo de las operaciones de limpieza de la pista es evitar la acumulación de contaminantes con espesores mayores de lo establecido para el cierre de la pista, posibilitando así la utilización del aeródromo.

Sistema y medios de notificación

La información evaluada sobre el estado de la pista y del resto del área de movimiento se notifica mediante el informe del estado de la pista (RCR).

Por razones prácticas, la cadena de datos del RCR se ha incorporado como una revisión del formato de SNOWTAM, que tiene una validez de 8 horas. Las casuísticas en las que el mensaje RCR se difunde como SNOWTAM se especifican en el apartado "Distribución de información sobre las condiciones de la superficie de la pista".

Los aeropuertos que pueden publicar SNOWTAM son:

Measures adopted to maintain the usability of the movement areas

Clearing and maintaining the paved surfaces to eliminate snow/ice and improve braking action shall be conducted when the conditions in the movement area constrain the safety and regularity of the air traffic.

In section AD 2 for each airport (Items 4 "De-icing facilities" and 7 "Runway surface condition assessment and reporting and snow plan") information will be published about the equipment available at the airport for the removal of ice from aircraft and snow/ice from the paved surfaces, in addition to the local priorities for clearing these surfaces.

The operators responsible for clearance are in continuous radio contact with the Operations Unit. All information about water, snow, slush, ice or frost in the movement area shall be notified to the Operations Unit for compilation and dissemination of the appropriate RCR message, as soon as possible.

To improve braking action on taxiways and runway under conditions of ice and/or snow, and as a preventive measure, chemical products authorized for use at airports such as urea or de-icing liquids shall be employed.

The suspension of runway operations to perform clearance tasks for snow or ice shall be coordinated with ATC, and the decision to commence clearance operations shall take the following factors into consideration:

- Traffic expected.
- Weather forecast.
- Type and thickness of contaminant.
- If available, the surface friction estimated or braking action reported by crews.

The purpose of runway clearance operations is to enable use of the aerodrome, by preventing contaminants from accumulating beyond the defined thickness from which the runway must be closed.

System and means of reporting

The assessed information of the condition of the runway and the rest of the movement area is reported using the Runway Condition Code (RCR).

For practical reasons, the RCR character string has been incorporated as a revision to the SNOWTAM format, whose validity is 8 hours. The circumstances in which the RCR message is disseminated as SNOWTAM are specified in the section "Distribution of information on runway surface conditions".

Airports that will publish SNOWTAM are:

<ul style="list-style-type: none"> • A Coruña • Albacete • Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández • Almería • Andorra-La Seu d'Urgell • Asturias • Badajoz/Talavera La Real • Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat • Bilbao • Burgos/Villafria • Cádiz/Rota • Castellón • Ciudad Real • Córdoba • El Hierro • Fuerteventura 	<ul style="list-style-type: none"> • Girona • Gran Canaria • Granada/Armillá • Granada/Federico García Lorca. Granada - Jaén • Huesca/Pirineos • Ibiza • Jerez • La Gomera • La Palma • Lanzarote/César Manrique Lanzarote • León • Lleida/Alguaire • Logroño • Madrid/Adolfo Suárez Madrid-Barajas • Madrid/Cuatro Vientos 	<ul style="list-style-type: none"> • Madrid/Getafe • Madrid/Torrejón • Málaga/Costa del Sol • Mallorca/Son Bonet • Melilla • Menorca • Murcia/Aeropuerto de la Región de Murcia • Murcia/Alcantarilla • Murcia/San Javier • Palma de Mallorca • Pamplona • Reus • Sabadell • Salamanca/Matacán • San Sebastián • Santander/Seve Ballesteros-Santander 	<ul style="list-style-type: none"> • Santiago/Rosalía de Castro • Sevilla • Sevilla/Morón • Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna • Tenerife Sur • Teruel • Valencia • Valladolid/Villanubla • Vigo • Vitoria • Zaragoza
--	--	---	--

Los casos de cierre de pista

En caso de cierre o reapertura de un aeropuerto o pista como resultado de la acumulación de nieve o hielo, se notificará mediante NOTAM y/o por los Servicios ATC del aeropuerto.

La operación en pistas con coeficientes de rozamiento extremadamente bajos (inferior a deficiente – deficiente) es intrínsecamente insegura.

En consecuencia, ante un informe de una tripulación (AIREP/PIREP) en el que se indique que la eficacia de frenado en pista ha sido inferior a deficiente o si el rozamiento estimado de la superficie es deficiente, se interrumpirá el uso de la pista en tanto no se tomen las medidas razonables y posibles que permitan estimar que esta condición desaparece y se realice una nueva evaluación del estado de la pista.

Además, en los casos en los que el aeropuerto esté publicando una clave de estado de la pista (RWYCC) de 2 o superior, dos informes de tripulación consecutivos que indiquen que la eficacia de frenado es deficiente, se tomarán como indicación de que las condiciones de estado de la pista se están deteriorando y se realizará una evaluación del estado del pavimento.

Deberá suspenderse la operación de aeronaves cuando la profundidad de los contaminantes acumulados sea la indicada en la siguiente tabla y mientras se mantenga esta circunstancia:

Contaminante Contaminant	Profundidad Depth (mm)
Nieve Fundente (Agua Nieve) // Slush	> 12.7
Nieve Mojada // Wet snow	> 25
Nieve Seca // Dry snow	> 50

Distribución de información sobre las condiciones de la superficie de la pista

• Pista mojada y resbaladiza

Una pista mojada y resbaladiza es una pista mojada respecto de la cual se ha determinado que se han deteriorado las características de rozamiento de la superficie en una porción significativa de la misma. Se empieza a considerar significativa una porción de pista del orden de 100 m de largo.

Se determina que una pista tiene unas condiciones más resbaladizas si se detecta como consecuencia del programa de mantenimiento de las superficies pavimentadas del aeropuerto, en el que se mide si tiene

Cases of runway closure

In the event of closure or re-opening of an airport or runway as a result of the accumulation of snow or ice, this will be notified by NOTAM and/or by the ATC Services of the airport.

Operation on runways with extremely low friction coefficients (poor or lower) is intrinsically unsafe.

As a consequence, should a crew report (AIREP/PIREP) that the braking action on the runway was less than poor, or the estimated surface friction is poor, use of the runway will be interrupted until reasonable and practical measures have been taken to allow the conclusion that this condition no longer prevails, and a new assessment of the runway condition has been conducted.

In addition, in cases in which the airport is publishing a Runway Condition Code (RWYCC) of 2 or higher, two consecutive crew reports indicating that the braking action is poor shall be taken as evidence that the runway conditions are deteriorating, and an assessment of the pavement condition will be performed.

The operation of aircraft must be suspended when the accumulated depth of contaminants reaches that indicated in the table below, and until that circumstance no longer prevails:

Distribution of information on runway surface conditions

• Wet slippery runway

A wet slippery runway is a wet runway for which it has been determined that the friction characteristics of the surface have deteriorated over a significant portion of the runway. A portion starts to be considered significant when it is around 100 m long.

It is determined that a runway has become more slippery if this is detected as a consequence of the maintenance programme for the paved surfaces of the airport, in which it is measured whether the friction level is equal to or less

un nivel de rozamiento igual o inferior al nivel mínimo según se define en el Doc. 9137 de OACI, Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 2 o en el Reg. (UE) 139/2014 GM1 ADR.OPS.C.010 (b)(3). También tendrá consideración de resbaladiza si el drenaje de la pista es deficiente, el pavimento está pulido o cuando se presenten condiciones excepcionales en las que se sospeche que la pista puede resultar resbaladiza.

En estos casos, el operador de aeródromo publicará un NOTAM para informar de que, cuando esté mojada, una pista o una parte de la misma será resbaladiza y se describirá la parte afectada. El NOTAM permanecerá vigente hasta que se subsane la situación.

Adicionalmente, en el informe de estado de la pista (RCR), cuando la porción o porciones de características resbaladizas superen el 10% de cobertura en un tercio y esté mojado, se especificará que éste tiene una clave de estado de la pista (RWYCC) 3 y en el descriptor del contaminante se indicará "mojada resbaladiza".

• **Medios para la difusión de la información sobre el estado de la pista**

Cuando la totalidad o una parte de la pista está contaminada con agua estancada, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha, o está mojada por la limpieza o tratamiento de contaminantes invernales, el informe del estado de la pista se difunde por medio de los servicios AIS, mediante la publicación de un SNOWTAM, y por medio de los servicios ATS (ATIS y/o frecuencia aeronáutica).

Cuando la pista está mojada, pero no en relación con la presencia de agua estancada, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha, la información evaluada se difunde por medio del servicio ATS únicamente (ATIS y/o frecuencia aeronáutica).

El mensaje RCR se actualizará cuando se dé un cambio significativo en las condiciones de la pista.

→ En los aeródromos en los que se disponga de ATIS, la información del mensaje RCR que estará disponible en el sistema será:

- Hora de la evaluación
- Indicador de pista en uso
- Clave de estado de la pista por tercios (RWYCC)
- Espesor del contaminante por tercios para despegues (cuando haya algo que notificar distinto de NR/NR/NR)
- Descriptor del contaminante por tercios
- Otra información que se considere significativa, por ejemplo, las calles de salida rápida en estado deficiente para aterrizajes.

La clave de estado de la pista (RWYCC) que se obtiene para cada tercio de pista a través de la RCAM (Matriz de Evaluación del Estado de la Pista) puede aumentarse o disminuirse en el proceso de evaluación cuando las observaciones, experiencia, conocimiento local y/o los reportes de eficacia de frenado de la pista proporcionados por los pilotos (AIREP/PIREP) indiquen que la asignación inicial de la clave de estado de la pista (RWYCC) aplicando la matriz RCAM, no refleja las condiciones reales con precisión. En ese caso, en la sección de observaciones en lenguaje claro del mensaje se usarán los términos "UPGRADED" o "DOWNGRADED".

than that defined in ICAO Document 9137, Airport Services Manual, Part 2, or in the Regulation (EU) 139/2014 GM1 ADR.OPS.C.010 (b)(3). It shall also be considered slippery if the runway drainage is poor, the pavement is polished, or when exceptional conditions leading to the suspicion that the runway could be slippery are encountered.

In these cases, the aerodrome operator shall publish a NOTAM to report that the runway or a part of the same is slippery when wet, and the part affected will be described. The NOTAM shall remain in force until the situation has been corrected.

In addition, in the Runway Condition Report (RCR), when the portion or portions with slippery characteristics exceed 10% of the coverage of a third, and this is wet, it will be specified that this has Runway Condition Code (RWYCC) code 3, and the contaminant descriptor will state "wet slippery".

• **Means for disseminating information about runway condition**

When all or part of the runway is contaminated with standing water, snow, slush, ice or frost, or it is wet because of clearing or treatment of winter contaminants, the runway condition report is broadcast using the AIS services, through the publication of a SNOWTAM, and by means of ATS services (ATIS and/or aeronautical frequency).

When the runway is wet, but not in relation to the presence of standing water, snow, slush, ice or frost, the information assessed is disseminated only via ATS services (ATIS and/or aeronautical frequency).

The RCR message will be updated whenever there is any significant change in the runway condition.

At aerodromes where ATIS is provided, the RCR message available in the system shall be:

- Time of assessment
- Indicator of runway in use
- Runway condition code for each third (RWYCC)
- Thickness of contaminant for take-offs by thirds (when there is something other than NR/NR/NR to be reported)
- Contaminant descriptor for each third
- Other information considered significant, such as the rapid exit taxiways in poor condition for landings.

The Runway Condition Code (RWYCC) obtained for each runway third using the RCAM (Runway Condition Assessment Matrix) may be upgraded or downgraded in the assessment process when observations, experience, local knowledge and or runway braking action reports provided by pilots (AIREP/PIREP) indicate that the initial assignment of the Runway Condition Code (RWYCC) from application of the RCAM, does not reflect the real conditions accurately. In this case, the plain language remarks section of the message will include the terms "UPGRADED" or "DOWNGRADED".