**DIRETIVA**

**SOBRE O**

**FORMATO GLOBAL DE REPORTE DAS CONDIÇÕES DE SUPERFÍCIE DA PISTA**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| diretiva N.º 10/AED/2022 | **Aprovação**  **PCA** | xx/xx/2022  Página 1 de xx |

**LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Páginas** | **Revisão** | **Data da Revisão** | **Páginas** | **Revisão** | **Data da Revisão** |
| 1 a 18 | Original |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

**REGISTO DE REVISÕES**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Revisão N.º** | **Norma Afetada** | **Data da Revisão** | **Revisão N.º** | **Norma Afetada** | **Data da Revisão** |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

**Diretiva n.º 10/AED/2022**

Após o acidente ocorrido com o voo 1248 da *Southwest Airlines* no Aeroporto de *Chicago Midway*, a 8 de dezembro de 2005, a *Federal Aviation Administration* (FAA), a Autoridade Aeronáutica dos Estados Unidos da América, conjuntamente com a indústria aeronáutica, desenvolveu uma metodologia para divulgar aos pilotos em tempo real as condições de superfície da pista. Como resultado desse trabalho, foi implementado nos aeroportos dos Estados Unidos o *Takeoff and Landing Performance Assessment* (TALPA). Essa metodologia que está descrita na Circular *AC 150/5200-30D* daFAA utiliza aMatriz de Avaliação da Condição da Pista(RCAM*)*, que apresenta os valores de Código da Condição da Pista (RWYCC).

Em 2016, no âmbito do grupo de trabalho para estudos de atrito de pavimentos aeroportuários da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a nova metodologia foi inserida na primeira emenda do *PANS Aerodromes (Doc. 9981)* com aplicabilidade a partir de 5 de novembro de 2020, mas que em virtude da pandemia gerada pela COVID-19, o início da aplicabilidade foi prorrogado para 4 de novembro de 2021.

A nova metodologia desenvolvida para apoiar o pessoal relevante da indústria da aviação e todos os membros da cadeia de informações da área de movimento, consiste em o operador do aeródromo, avaliar e reportar, de forma padrão a condição da área de movimento, particularmente a pista, com base nos contaminantes, sua profundidade e cobertura de superfície da pista.

Com o propósito de cumprir as normas das disposições do CV-CAR 14.2 e das recomendações da OACI, nomeadamente melhorar a segurança operacional, mitigar os riscos associados a um dos fatores contribuintes de excursão de pista, estabeleceu-se a nova metodologia de Formato Global de Reporte (GRF), para as condições de superfície da pista previsto pela OACI, em conformidade com o disposto no Anexo 14 - Volume I e Doc. 9981 da OACI.

Neste âmbito, pela sua abrangência multidisciplinar e necessidade de procedimentos de coordenação e divulgação entre as partes interessadas, a presente Diretiva visa estabelecer objetivamente os métodos aceitáveis para demonstrar conformidade com as normas e requisitos sobre avaliação das condições dos aeródromos e reporte da condição de superfície da pista, contidos no CV-CAR 14.2.B.145 e Anexo 14 - Aeródromos Volume I - Projeto e Operações do Aeródromo, bem como as suas responsabilidades no sentido de garantir o cumprimento dos regulamentos emitidos pela Autoridade Aeronáutica.

A presente Diretiva foi submetida à consulta pública, nos termos da legislação vigente.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 15º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 47/2019, de 28 de outubro e do n.º 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

1. **OBJETO**

A presente Diretiva estabelece a metodologia de avaliação da condição de superfície da área de movimento, principalmente da pista, designada como Formato Global de Reporte *(GRF)*, destinado a:

1. Aplicar ao pessoal relevante da indústria da aviação e todos os membros da cadeia de informações da área de movimento, em particular o pessoal do Operador do Aeródromo, do Serviço de Tráfego Aéreo (ATS), do Serviço de Informação Aeronáutica (AIS), do Serviço de Meteorologia Aeronáutica (MET) e dos Operadores Aéreos, na avaliação e comunicação do relato da condição da área de movimento e instalações relacionadas, a fim de fornecer à tripulação de voo as informações necessárias para a operação segura da aeronave;
2. Aumentar a consciência situacional dos pilotos quando estiverem próximos a efetuarem aterragens e descolagens, com o uso do reporte padrão da condição da pista, que torna possível a transmissão de informações em tempo real para as tripulações em voo, do estado de superfície da pista;

1. Abordar a natureza subjetiva inerente às metodologias de relatórios anteriores e introduzir uma abordagem mais objetiva e harmonizada para a avaliação da condição da área de movimento, de modo que a condição de superfície da pista impactada por um contaminante seja comunicada de forma que o seu efeito seja consistente no desempenho da aeronave.
2. **ÂMBITO DE APLICAÇÃO**

Esta Diretiva é aplicável ao Operador do Aeródromo titular de Certificado de Aeródromo emitido ao abrigo do CV-CAR 14, ao Serviço de Tráfego Aéreo (ATS), ao Serviço de Informação Aeronáutica (AIS), ao Serviço de Meteorologia Aeronáutica (MET) e aos Operadores Aéreos.

1. **REFERÊNCIAS**
2. CV-CAR 14.2 - Projeto de Aeródromos;
3. Anexo 3 da OACI - Serviço de Meteorologia Navegação Aérea Internacional;
4. Anexo 6 da OACI - Operações de Aeronave;
5. Anexo 8 da OACI - Aeronavegabilidade;
6. Anexo 14 da OACI - Aeródromos;
7. Anexo 15 da OACI - Serviços de Informação Aeronáutica;
8. Circular 355 AN/211 da OACI - Avaliação, Medição e Relatório das Condições de Superfície da Pista;
9. Diretiva n.º 07/AED/18 - Avaliação de Atrito de Pista;

1. Doc. 9981 da OACI - PANS - Aeródromos, 2ª Emenda dos Procedimentos para Serviço de Navegação Aérea - Aeródromos;
2. Doc. 10066 - PANS-AIM - Gestão da Informação Aeronáutica;
3. Doc. 4444 - PANS-ATM - Gestão de Tráfego Aéreo;
4. *Transport Canada Advisory Circular* (AC) 300-019 - Formato de relatório global para relatórios das condições de superfície da pista.
5. **DEFINIÇÕES**

Para efeito do disposto na presente Diretiva, entende-se por:

1. «Água parada», água com profundidade superior a 3 mm;
2. «Aviso à navegação aérea», aviso distribuído por meio de telecomunicações, com informações sobre localização, condição ou alteração de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo conhecimento atempado é essencial para o pessoal implicado nas operações de voo;
3. «Código da condição da pista», número a utilizar no reporte sobre a condição da pista (RCR), que descreve o efeito da condição de superfície da pista sobre o desempenho da aeronave em termos de desaceleração e controlo lateral, a partir da soleira com a menor designação;
4. «Código de superfície da pista», descrição da condição de superfície da pista utilizada no RCR, que constitui a base para a determinação do RWYCC para efeitos de desempenho da aeronave;
5. «Contaminante», material que se acumula numa superfície, incluindo água parada;

Nota: geada, gelo, lama compactada de neve, neve e produtos químicos de controlo de gelo não foram incluídos, uma vez que não se aplicam em clima tropicais, como o de Cabo Verde.

1. «Matriz de avaliação da condição da pista», matriz que permite a avaliação do código da condição da pista (RWYCC) usando procedimentos associados, a partir de um conjunto de condições observadas de superfície da pista e um reporte-piloto da ação de travagem;
2. «Mudança significativa», em relação à condição de superfície da pista, que inclui, mas não está limitado a: mudanças no tipo de contaminante, mudanças mensuráveis na profundidade do contaminante, após aplicação ou remoção de areia ou produtos químicos, após a remoção ou varredura do depósito de borracha, mudanças nas condições causadas por aumentos ou diminuições rápidas na temperatura;
3. «SNOWTAM», uma série especial de NOTAM fornecida em formato padrão, que fornece um reporte da condição de superfície, notificando a presença ou cessação das condições devido a água, geada, gelo, neve ou neve derretida associada à geada, gelo, neve ou neve derretida na área de movimento;
4. «Terço da pista», segmento da pista correspondente a um terço da extensão total da distância disponível para corrida de descolagem.
5. **ABREVIATURAS**
6. AIREP - Reporte de aeronave;
7. AIS - Serviço de Informação Aeronáutica;
8. AFTN - Rede fixa de telecomunicações aeronáuticas;
9. ATC - Controlador de Tráfego Aéreo;
10. ATS - Serviço de Tráfego Aéreo;
11. AWOS - Sistema automatizado de observação meteorológica;
12. FAA - Autoridade Aeronáutica dos Estados Unidos da América;
13. GRF - Formato Global de Reporte;
14. MET - Serviço de Meteorologia Aeronáutica;
15. NOTAM - Aviso à navegação aérea;
16. OACI - Organização de Aviação Civil Internacional;
17. RCAM - Matriz de avaliação da condição da pista;
18. RCR - Reporte da condição da pista;
19. RWYCC - Código da condição da pista;
20. SPECI - Relatório meteorológico especial.
21. **DISPOSIÇÕES GERAIS**

Pela sua abrangência e importância operacional da chegada correta e precisa de informação aos pilotos nas cabines das aeronaves, a operacionalização do GRF requer um trabalho coordenado e colaborativo no cumprimento de requisitos e procedimentos que vão desde uma medição feita na pista até a passagem da informação, envolvendo todas as partes ativas na sua implementação.

1. **NECESSIDADE DE REPORTE OPERACIONAL**
   1. Sempre que uma pista pavimentada ou parte dela estiver contaminada, o operador do aeródromo deve disponibilizar essa informação aos utilizadores do aeródromo, que será divulgada à tripulação de voo, através de um NOTAM com a descrição da localização da parte afetada e do RCR;
   2. O operador do aeródromo notifica a condição de cada terço de superfície da pista utilizando um RCR, que deve incluir um RWYCC, fazendo uso dos números 0 a 6, conforme a tabela em anexo, devendo ainda indicar a cobertura e profundidade do contaminante, bem como uma descrição utilizando os seguintes termos:
2. Água parada;
3. Areia solta;
4. Com tratamento químico;
5. Molhada;
6. Molhada escorregadia;
7. Seca.
   1. A necessidade operacional da informação pode ser categorizada como relevante:
8. Para o desempenho da aeronave;
9. Para a consciência situacional dos pilotos;
10. Quando houver uma mudança significativa.

Nota: A necessidade de informação sobre qualquer mudança significativa coincide com o desencadeamento da geração de novas informações no RCR.

* 1. Informações relevantes para o desempenho da aeronave são necessárias para:

1. O planeamento do voo;
2. A preparação do *cockpit* para a partida;
3. O voo cruzeiro; e
4. A preparação da aproximação.
   1. Informações relevantes para a consciência situacional dos pilotos são necessárias para:
5. O planeamento do voo;
6. A preparação do *cockpit* para a partida;
7. O voo cruzeiro;
8. A preparação da aproximação;
9. A descida;
10. A aproximação; e
11. A preparação para estacionar.
    1. Quando houver qualquer mudança significativa, tais informações podem ser necessárias para:
12. A preparação para a descolagem;
13. O alinhamento e descolagem ou aproximação falhada;
14. A descida;
15. A aproximação; e
16. A preparação para estacionar.
    1. O pessoal do aeródromo deve monitorar e relatar a condição de superfície da pista, através do fornecimento de informação operacional no RCR, durante todas as fases do voo, com a exceção da fase de subida e aterragem;
    2. O pessoal do aeródromo deve relatar quaisquer mudanças significativas nas condições da pista.

Nota: A capacidade da tripulação de receber o RCR nas várias fases do voo depende da tecnologia disponibilizada a eles e, como consequência, tal capacidade irá variar entre os operadores de aeronaves.

1. **RESPONSABILIDADES DOS INTERVENIENTES**
   1. **Operador do Aeródromo**
      1. Efetuar a monotorização geral da situação, designar a pessoa responsável e estabelecer a forma e a abrangência da monitorização, que deve abarcar a monitorização da condição de superfície do pavimento, incluindo tipo, profundidade e cobertura de contaminantes, a monitorização do tráfego aéreo e a comunicação do piloto em relação ao RCR reportado e o relatório do piloto e efetuar a monitorização das mudanças nos padrões climáticos;
      2. Desenvolver procedimentos para a avaliação da condição de superfície da pista, de acordo com as orientações fornecidas pela Autoridade Aeronáutica;
      3. Atualizar os programas de treino existentes para incluir assuntos relacionados com o reporte da condição de superfície da pista;
      4. Desenvolver e implementar procedimentos para a verificação e a validação do conteúdo do RCR no SNOWTAM antes da sua divulgação;
      5. Coordenar com o Serviço de Navegação Aérea para garantir a transmissão contínua do RCR, levando em consideração os protocolos de transferência de dados aeronáuticos aplicáveis;
      6. Informar a todos utilizadores do aeródromo sobre a implementação do GRF, de preferência através da Equipa de Segurança da Pista Local estabelecida;
      7. Aplicar o processo de gestão de mudança aprovado e conduzir uma avaliação de risco de segurança para abordar quaisquer potenciais preocupações ou novas mudanças;
      8. Em colaboração com o Serviço de Navegação Aérea, conduzir testes no sistema de modo a garantir uma transição suave na data prevista;
      9. Compreender o uso operacional do RWYCC pela tripulação de voo, a fim de avaliá-lo e relatá-lo adequadamente;
      10. Avaliar e relatar a condição de superfície da pista para determinar os RWYCC que refletem adequadamente a condição da pista a serem usados para a verificação do desempenho no momento da chegada;
      11. Na produção de um RCR, a avaliação deve ser realizada pelo pessoal qualificado do operador do aeródromo, para determinar o RWYCC, usando a RCAM.
   2. **Serviço de Navegação Aérea**
      1. Atualizar os programas de treino existentes para inclusão de temas relacionados com a aplicação do GRF, concentrando principalmente na descodificação do RCR, SNOWTAM e transmissão do RCR por radiotelefonia, constituindo grupos de interesse principalmente em:
2. Gestão;
3. Controladores de Tráfego Aéreo;
4. Pessoal do Serviço de Informação Aeronáutica.
   * 1. Aplicar o processo de gestão de mudança aprovado e conduzir uma avaliação de risco de segurança para abordar quaisquer potenciais preocupações ou novas mudanças;
     2. Em conjunto com o operador do aeródromo, realizar o teste do sistema para garantir a implementação eficaz na data prevista.
   1. **Serviço de Informação Aeronáutica**
      1. Atualizar ou criar o modelo SNOWTAM para emitir e receber SNOWTAM, certificar que essas atualizações são refletidas nos seus documentos operacionais, conforme necessário, alterar e introduzir novos procedimentos para a implementação do GRF, considerando o recebimento e encaminhamento dos AIREP ao operador do aeródromo;
      2. Coordenar com o operador do aeródromo para estabelecer a metodologia apropriada para o recebimento do RCR considerando os protocolos de transferência de dados aeronáuticos aplicáveis.
   2. **Serviço de Meteorologia Aeronáutica**
      1. Emitir um SPECI sobre a mudança no tempo;
      2. Transmitir o SPECI via AFTN e AWOS.
   3. **Operador Aéreo**
      1. Fazer uso do SNOWTAM para ajustar o desempenho da aeronave com base nas condições reportadas;
      2. Produzir o AIREP para o ATS com base no desempenho das suas aeronaves;
      3. Fazer a transmissão do AIREP para o ATS em alteração das condições estabelecidas.
5. **SEQUÊNCIA DE ATIVIDADES**
   1. **Antes da chuva**
      1. **Serviço de Meteorologia Aeronáutica**

O serviço de Meteorologia Aeronáutica deve:

1. Fornecer a previsão de chuva na área de movimento;
2. Transmitir a previsão como TAF via AFTN e AWOS;
3. Continuar a previsão para possível mudança do tempo e transmiti-lo como SPECI.
   * 1. **Serviço de Tráfego Aéreo**

O serviço de Tráfego Aéreo deve:

1. Contatar o operador do aeródromo via rádio VHF e notificá-lo sobre a previsão, ao receber a previsão;
2. Continuar a monitorar as condições climatéricas até ao início da chuva.
   * 1. **Serviço de Informação Aeronáutica**

O Serviço de Informação Aeronáutica deve:

1. Após a receção da previsão via AFTN, continuar a monitorar a chuva e aguardar para a emissão do SNOWTAM;
2. Notificar os membros da tripulação de voo sobre a previsão.
   * 1. **Operador do Aeródromo**

O operador de aeródromo, deve se preparar para a realização da inspeção da área de movimento, quando receberem informações do ATS da previsão de chuva.

* + 1. **Tripulação de voo**

Ao receber as informações via AIS, a tripulação de voo deve levar em consideração a possível mudança nas condições de voo durante a partida ou a chegada.

* 1. **Durante a chuva**
     1. **Serviço de Meteorologia Aeronáutica**

O serviço de Meteorologia Aeronáutica deve:

1. Emitir e transmitir um SPECI via AFTN e AWOS contendo a mudança no *status* e a possível profundidade da água parada na área de movimento;
2. Continuar a monitorar as condições climatéricas para possível mudança e transmissão da mudança como SPECI.
   * 1. **Serviço de Tráfego Aéreo**

O serviço de Tráfego Aéreo deve:

1. Entrar em contato com o operador do aeródromo para inspeção da área de movimento;
2. Após receber o feedback do operador do aeródromo e o RCR preparado, retransmitir via rádio, aos membros da tripulação de voo de partida ou de chegada;
3. Informar, via rádio, os membros da tripulação de voo de partida ou chegada sobre as condições atuais;
4. Informar o operador do aeródromo para realizar uma inspeção de acompanhamento para possível atualização ou redução do RWYCC, ao receber notificação do MET de mudança nas condições climatéricas;
5. Seguindo o AIREP do piloto, indicando inconsistência na condição de travagem predeterminada e condição de travagem reportada, efetuar uma solicitação de inspeção da pista pelo operador do aeródromo.

Nota: O reporte da condição de travagem deficiente de dois pilotos consecutivos deve acionar a necessidade de se realizar uma inspeção.

* + 1. **Operador do Aeródromo**

O operador de Aeródromo deve

1. Efetuar a inspeção da área de movimento após a alerta do ATS;
2. Estabelecer a percentagem de contaminação de cada terço da pista por meio de inspeção visual;
3. Estabelecer a profundidade da contaminação de cada terço da pista por meio de equipamento de medição de profundidade;
4. Preparar o RCR e transmitir ao ATS para aconselhamento de voz;
5. Transmitir o RCR para o AIS para iniciar um SNOWTAM;
6. Estabelecer a secção de consciência situacional do RCR;
7. Ficar a aguardar caso houver mudanças significativas para atualizar o RCR e enviar ao ATS e ao AIS.
   * 1. **Serviço de Informação Aeronáutica**

O serviço de Informação Aeronáutica deve:

1. Preparar um SNOWTAM com base no RCR do operador do aeródromo;
2. Transmitir o SNOWTAM via AFTN;
3. Emitir um SNOWTAM para substituir o SNOWTAM previamente emitido quando houver alteração no RWYCC;
4. Notificar os membros da tripulação de voo sobre o SNOWTAM emitido.
   * 1. **Tripulação de voo**

A tripulação de voo deve:

1. Usar o SNOWTAM ou o RCR para ajustar o desempenho da aeronave com base nas condições reportadas;
2. Produzir o AIREP para o ATS com base no desempenho das suas aeronaves;
3. Transmitir o AIREP para o ATS quando houver mudança na condição estabelecida.
   1. **Depois da chuva**
      1. **Serviço de Meteorologia Aeronáutica**

O serviço de Meteorologia Aeronáutica deve:

1. Emitir o SPECI sobre mudanças climatéricas;
2. Transmitir o SPECI via AFTN e AWOS.
   * 1. **Serviço de Tráfego Aéreo**

Ao receber o SPECI, o ATS deve contatar o operador do aeródromo via rádio VHF para realizar a inspeção da pista.

* + 1. **Operador do Aeródromo**

O operador de Aeródromo deve:

1. Realizar a inspeção para estabelecer a mudança no RWYCC, a percentagem e a profundidade de contaminação;
2. Usar o RCAM para atualizar o RWYCC e preparar um novo RCR;
3. Transmitir o RCR ao ATS e ao AIS.
   * 1. **Serviço de Informação Aeronáutica**

O serviço de Informação Aeronáutica deve:

1. Ao receber um novo RCR, emitir um SNOWTAM CANCEL;
2. Transmitir o SNOWTAM CANCEL.
   * 1. **Tripulação de voo**

Ajustar o desempenho da aeronave para refletir a nova condição.

1. **TREINO**
   1. O operador do aeródromo tem a obrigação de assegurar que o seu pessoal esteja devidamente qualificado, para que possa cumprir as suas funções e providenciar treinos adicionais relevantes para além dos treinos existentes relacionados com o GRF;
   2. O programa de treino deve incluir formação inicial e recorrente.
      1. A formação inicial, deve conter as seguintes áreas do GRF:
2. Disposição geral do GRF;
3. Elementos do GRF;
4. Critérios do RCR;
5. Componente da matriz de avaliação das condições da pista;
6. Processo para determinar o RWYCC;
7. Informações reportadas sobre a condição da pista;
8. Informações sobre caminhos de circulação e plataforma;
9. Ordem das informações da condição da pista reportada;
10. Requisito para emissão de um novo RWYCC;
11. Exemplos de RCR.
    * 1. A formação recorrente, deve incluir:
12. Aspetos práticos da avaliação e produção de RCR;
13. Incorporação das lições aprendidas com as operações dos anos anteriores.

A presente Diretiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos xx de xx de 2022 – O Presidente, Abraão Santos Lima.

**ANEXO**

**MATRIZ DE AVALIAÇÃO DE CONDIÇÕES DA PISTA - RCAM**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **MATRIZ DE AVALIAÇÃO DE CONDIÇÕES DA PISTA - RCAM** | | | |
| **Critérios de Avaliação** | | **Critérios de degradação da avaliação** | |
| **Descrição da superfície da pista** | **RWYCC** | **Desaceleração da aeronave ou observação de controlo direcional** | **Reporte de condição de travagem do piloto (RBA)** |
| * SECA *(DRY)* | **6** |  | N / D |
| * GEADA (FROST) \* * MOLHADAWET (a superfície da pista é coberta por qualquer humidade ou água visível até e incluindo 3 mm de profundidade)   ***até e incluindo 3 mm de profundidade:***   * LAMA ou NEVE SEMIDERRETIDA *(SLUSH)* \* * NEVE SECA *(DRY SNOW)\** * NEVE MOLHADA *(DRY SNOW*)**\*** | **5** | A desaceleração de travagem é normal para o esforço de travagem da roda aplicado pelas rodas E o controlo direcional é normal | BOA *(GOOD)* |
| - ***15ºC ou abaixo da temperatura do ar externo:***   * NEVE COMPACTADA*(COMPACTED SNOW)* \* | **4** | Desaceleração de travagem OU controlo direcional está entre bom e médio | BOM PARA MÉDIO (*GOOD TO MEDIUM*) |
| * **MOLHADA (*WET),* pista “molhada escorregadia”,** isto é, a superfície da pista está coberta por qualquer humidade visível ou água até 3 mm de profundidade, com nível de atrito abaixo do mínimo**.** * NEVE SECA ou NEVE MOLHADA (qualquer profundidade) NO TOPO DA NEVE COMPACTADA \*   ***Mais de 3 mm de profundidade:***   * NEVE SECA(*DRY SNOW*) \* * NEVE MOLHADA*(WET SNOW*) \*   ***Temperatura do ar 1 externa acima de -15ºC:***   * NEVE COMPACTADA*(COMPACTED SNOW)*\* | **3** | A desaceleração da travagem é visivelmente reduzida para o esforço de travagem da roda aplicado OU o controlo direcional é visivelmente reduzido | MÉDIO *(MEDIUM)* |
| ***Mais de 3 mm de profundidade de água ou neve semiderretida:*** Reportar a profundidade média da lâmina de água de cada terço.   * ÁGUA PARADA (*STANDING WATER)* * NEVE DERRETIDA (*SLUSH)* \* | **2** | Desacelercondição de travagem OU controle direcional está entre médio e ruim | MÉDIO A POBRE (*MEDIUM TO POOR)* |
| * GELO (ICE) **2**\* | **1** | A desaceleração da travagem é significativamente reduzida para o esforço de travagem das rodas aplicado  OU o controlo direcional é significativamente reduzido. | POBRE *(POOR)* |
| * GELO HÚMIDO *(WET ICE)***2**\* * ÁGUA SOBRE A NEVE COMPACTADA *(WATER* * *ON TOP OF COMPACTED SNOW)*2 \* * NEVE SECA ou NEVE HÚMIDA SOBRE GELO *(DRY SNOW OR* * *WET SNOW ON TOP OF ICE)*2 \* | **0** | A desaceleração da travagem é mínima ou inexistente para o esforço de travagem da roda aplicado OU o controlo direcional é incerto. | MENOS QUE POBRE *(LESS THAN POOR)* |
| 1-A temperatura da superfície da pista deve ser usada preferencialmente quando disponível.  2-O operador do aeródromo pode atribuir um RWYCC superior (mas não superior ao RWYCC 3) para cada terço da pista, desde que seja seguido o procedimento 1.1.3.15 do PANS-Aeródromos (Doc. 9981), da OACI.  \* Não aplicável em Cabo Verde | | | |

Tabela 1-3: Matriz de avaliação das condições da pista.