

AD 1.2 SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE, ÉVALUATION ET REPORT DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES ET PLAN NEIGE

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES, RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

A - NORMES TECHNIQUES APPLICABLES AU SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DES AERONEFS (SSLIA) SUR LES AERODROMES

Références :

Décret n° 99-1162 du 29 décembre 1999 relatif à l'agrément des organismes chargés d'assurer les SSLIA sur les aérodromes étendu aux Collectivités de l'Outre-Mer par décret n° 2007-432 du 25 mars 2007.

Décret n° 2001-26 du 9 janvier 2001 modifiant le CAC (3ème Partie) et relatif aux normes techniques applicables au SSLIA.

Arrêté du 23 mai 2001 modifié portant création et composition de la commission nationale des matériels de sécurité aéroportuaire.

Arrêté du 23 avril 2004 modifié relatif aux spécifications techniques des véhicules et émulseurs affectés à la lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes.

Arrêté du 20 décembre 2004 portant attribution aux aérodromes d'un niveau de protection en matière de SSLIA.

Arrêté du 18 janvier 2007 relatif aux normes techniques SSLIA sur les aérodromes (avec 5 annexes).

Décret n° 2007-432 du 25 mars 2007 relatif aux normes techniques applicables au SSLIA dans les Collectivités de l'Outre-Mer ainsi qu'à la prévention du Péril Animalier sur les aérodromes.

Arrêté du 16 avril 2007 étendant les dispositions de l'arrêté SSLIA du 18 janvier 2007 aux Collectivités de l'Outre-Mer.

Arrêté du 5 novembre 2007 relatif aux spécifications techniques communes des vêtements de feu affectés à la lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes.

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs a pour objet principal de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef par la mise en place, sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ou agréés à usage restreint où le préfet exerce le pouvoir de police, de moyens et d'une organisation adaptés au niveau de protection requis.

Les exploitants d'aérodromes civils et les gestionnaires des zones civiles des aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal sont tenus d'assurer, sous l'autorité du Préfet, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs. Ils peuvent, en tout ou partie, confier l'exécution de ces missions, par voie de convention, au service départemental d'incendie et de secours, à l'autorité militaire ou à un organisme agréé.

1.2.1 Définition du niveau de protection

- I - Le ministre chargé de l'aviation civile détermine, après consultation de l'exploitant d'aérodrome, le niveau de protection N, d'un aérodrome correspondant à la classe d'avions la plus élevée, A.

Toutefois, lorsque le nombre de mouvements des avions relevant de la classe A et des classes supérieures non retenues est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic, le niveau N de protection pourra correspondre à A-1.

- II - La détermination du nombre de mouvements par classe d'avions tient compte :

. pour les vols réguliers, des mouvements réalisés l'année antérieure pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic,

. pour les vols non réguliers, des mouvements réalisés en moyenne sur les trois dernières années pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic.

Toutefois, si le programme prévisionnel du trafic de l'aérodrome laisse apparaître des modifications substantielles dans la répartition des avions par classe, il est tenu compte du nombre de mouvements, par classe, prévu par le programme précité pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic.

A - TECHNICAL STANDARDS APPLICABLE TO AIRCRAFT RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES (ARFFS) AT AERODROMES

References :

Decree No. 99-1162 of December 29 th, 1999 on accreditation of organisations ensuring RFFS at aerodromes, extended to Overseas Communities by the Decree No. 2007-432 of March 25 th, 2007.

Decree No. 2001-26 of January 9 th, 2001 modifying the French Code of Civil Aviation (3rd part) and pertaining to technical standards applicable to RFFS.

Modified Order of May 23 rd, 2001 on the creation and composition of CNMSA (Commission Nationale des Matériels de Sécurité Aéroportuaire - National commission for airport safety equipment).

Modified Order of April 23 rd, 2004 on technical specifications of vehicles and foam concentrates allocated to aircraft fire fighting at aerodromes.

Order of December 20 th, 2004 on the attribution of RFFS protection levels to aerodromes.

Order of January 18 th, 2007 on technical standards applicable to RFFS at aerodromes (with 5 Appendices).

Decree No. 2007-432 of March 25 th, 2007 on technical standards applicable to RFFS in Overseas Communities and on the prevention of animal hazards at aerodromes.

Order of April 16 th, 2007 applying the Provisions of the RFFS Order of January 18 th, 2007 to Overseas Communities.

Order of November 5 th, 2007 on technical specifications common to fire-fighting clothes used during aircraft fire fighting at aerodromes.

The purpose of the aircraft rescue and fire fighting services is to save human lives in case of an aircraft accident or incident, by the implementation of means and services adapted to the required protection level, at airports open to public air traffic or approved for restricted use where the Prefect is the principal police authority.

Operators of civil aerodromes and managers of aerodrome civil areas open to commercial air traffic whose Ministry of Defence is the main controlling authority, shall ensure, under the authority of the Prefect, aircraft rescue and fire-fighting services. They may entrust these missions in whole or in part, by convention, to the Departmental Fire and Rescue Service, the military authority or any accredited organisation.

1.2.1 Defining the protection level

- I - The Minister in charge of civil aviation determines the aerodrome protection level (N) which corresponds to the highest aircraft category (A) after consulting the aerodrome operator

However, when the number of movements of Category A aircraft and higher category aircraft not taken into account is less than 700 in the busiest consecutive three months, the protection level N could correspond to A-1.

- II - The determination of the number of movements per aircraft category shall consider :

. for scheduled flights, the movements during the previous year in the busiest consecutive three months ;

. for non-scheduled flights, the average movements over the last three years in the busiest consecutive three months.

However, if the estimated aerodrome traffic schedule reveals major modifications in the number of aircraft per category, the calculation considers the number of movements per category as planned by the traffic schedule in the busiest consecutive three months.

Les aérodromes qui ne justifient pas un classement dans un niveau ont par défaut un niveau de protection 1. De même, lorsqu'un aérodrome de niveau de protection 1 est fréquenté par des avions de classe supérieure assurant des vols réguliers, sa protection est de niveau 2.

The protection level of the aerodromes that are not classified in a level is 1 by default. Similarly, when an aerodrome with protection level 1 is used by aircraft of higher category for scheduled flights, its protection level is 2.

← 1.2.1.1 Classes d'avions

1.2.1.1 Aircraft categories

Les classes d'avions permettant de déterminer les classes A et A-1 sont au nombre de 10 et regroupent par ordre croissant les avions en fonction de leur longueur hors-tout et de la largeur de leur fuselage :

Categories A and A-1 are based on ten aircraft categories which classify the aircraft by increasing number according to their overall length and fuselage width.

Classe / Class	Longueur hors tout du fuselage / Overall length of aircraft	Largeur maximale du fuselage / Maximum width of fuselage
1	0 à 9 m non inclus / 0 up to but not including 9 m	2 m
2	9 à 12 m non inclus / 9 up to but not including 12 m	2 m
3	12 à 18 m non inclus / 12 up to but not including 18 m	3 m
4	18 à 24 m non inclus / 18 up to but not including 24 m	4 m
5	24 à 28 m non inclus / 24 up to but not including 28 m	4 m
6	28 à 39 m non inclus / 28 up to but not including 39 m	5 m
7	39 à 49 m non inclus / 39 up to but not including 49 m	5 m
8	49 à 61 m non inclus / 49 up to but not including 61 m	7 m
9	61 à 76 m non inclus / 61 up to but not including 76 m	7 m
10	76 à 90 m non inclus / 76 up to but not including 90 m	8 m

Pour déterminer la longueur hors-tout et la largeur du fuselage de chaque avion, seules les valeurs figurant dans la documentation associée au certificat de navigabilité sont prises en considération.

The calculation of the overall length and fuselage width of each aircraft considers only the values provided in the documentation associated with the airworthiness certificate.

Si, après avoir établi la classe correspondant à la longueur hors-tout d'un avion, il apparaît que la largeur de son fuselage est supérieure à la largeur maximale indiquée pour cette classe, l'avion est classé dans la classe immédiatement supérieure.

If, after the determination of the category based on the aircraft overall length, the fuselage width of this aircraft is greater than the aircraft maximum fuselage width set out for this category, the aircraft category shall be the next higher category.

Est rangé dans la classe d'avions qui correspond à sa longueur hors-tout divisée par trois, tout avion effectuant un mouvement dans le cadre de l'une des opérations aériennes suivantes :

Any aircraft conducting the following air movements is classified according to its overall length divided by three :

- . transport de fret ou de courrier exclusivement,
- . « vols d'essais » ou « vols de réceptions » définis par le code de l'aviation civile,
- . vols de travail aérien, vols d'entraînement et de mise en place.

- . flights performed exclusively for the purpose of transporting cargo or mail ;
- . test flights or acceptance flights as defined by the French Code of Civil Aviation ;
- . aerial work flights, training flights and positioning flights.

← 1.2.1.2 Personnels, produits extincteurs et véhicules

1.2.1.2 Staff, fire extinguishing agents and fire fighting vehicles

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs est doté sur chaque aérodrome d'infrastructures, de moyens en personnel, en produits extincteurs, en véhicules de lutte contre l'incendie et en matériel divers permettant de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef, avec la mise en place d'une organisation adaptée au niveau de protection requis.

The aircraft rescue and fire fighting services at aerodromes are provided with infrastructures, staff, fire extinguishing agents, fire fighting vehicles and miscellaneous equipment for the purpose of saving human lives in case of an aircraft accident or incident. An organisation adapted to the required protection level is also implemented.

Ces infrastructures et ces moyens sont adaptés aux circonstances dans lesquelles le service intervient telles que la configuration géographique de l'aérodrome et les variations de trafic des aéronefs durant l'année.

The infrastructures and resources are adapted to the circumstances under which the services operate, such as aerodrome geographical configuration and yearly air traffic variations.

Les aérodromes dont le niveau de protection est supérieur ou égal à 3 sont dotés d'un appareil respiratoire isolant (ARI) par chef de manoeuvre et pompier d'aérodrome en service.

On aerodromes with protection level greater than or equal to 3, each fire warden and aerodrome firefighter on duty is provided with self-contained breathing apparatus (SCBA).

Sur les aérodromes dont le niveau de protection est supérieur ou égal à 4 et où tout ou partie des arrivées et des départs d'aéronefs s'effectuent au dessus d'une étendue d'eau, dans une limite de 1200 mètres à compter des seuils de pistes et lorsque l'étendue d'eau est contiguë ou à l'intérieur de l'emprise de l'aérodrome (aérodromes dits « côtiers »), les moyens suivants sont mis en place :

On aerodromes with protection level greater than or equal to 4, and when aircraft arrivals and departures in whole or in part are executed above water, within 1,200 metres from runway thresholds, and when the area of water is contiguous or within the area of jurisdiction of the aerodrome (coastal aerodromes), the following resources shall be implemented :

1. une embarcation à déplacement rapide et d'un tirant d'eau adapté aux lieux,
2. des plates-formes propres à recueillir les passagers d'un aéronef et en nombre suffisant pour offrir une capacité totale de :
 - 60 places, sur les aérodromes de niveau de protection 4 et 5
 - 120 places, sur les aérodromes de niveau de protection 6
 - 180 places, sur les aérodromes de niveau de protection 7.
 - 240 places, sur les aérodromes de niveau de protection supérieur ou égal à 8.

1. one speed boat with a draught adapted to the location,
2. platforms designed to take in the aircraft passengers and in sufficient number to provide a total capacity of :
 - 60 places, on aerodromes with protection level 4 and 5
 - 120 places, on aerodromes with protection level 6
 - 180 places, on aerodromes with protection level 7
 - 240 places, on aerodromes with protection level greater than or equal to 8.

Le préfet peut adapter ces exigences en fonction du contexte local.

The Prefect is entitled to modify these requirements according to the local context.

Une réserve d'agent complémentaire et d'agent de propulsion égale à 200% des quantités requises visées au a) doit être conservée sur l'aérodrome, ainsi qu'une réserve d'agents moussants correspondant à 4 pleines charges d'eau des véhicules requis pour atteindre les quantités définies au a).

Si, sur un aérodrome, les avions relevant de la classe d'avions la plus élevée ou d'une classe supérieure non retenue, tels que définis dans le code de l'aviation civile, n'effectuent leurs mouvements qu'à certaines périodes précises, journalières, hebdomadaires ou saisonnières, les moyens en personnels, produits extincteurs, véhicules et matériels peuvent être réduits en dehors de ces périodes, sans toutefois être inférieurs au niveau de protection correspondant à la classe d'avions la plus élevée utilisant l'aérodrome en période réduite.

Reserve stock of additional extinguishing agents and propulsion gas equal to 200% of the amounts provided for in a) shall be kept on the aerodrome, with reserve stock of foaming agents corresponding to 4 full loads of water of the vehicles required to comply with the amounts provided for in a).

If, on an aerodrome, aircraft in the highest category or in a higher category not taken into account, as defined in the French Code of Civil Aviation, conduct their movements only at specific times of the day, week, or season, the staff, fire extinguishing agents, vehicles and equipment could be reduced outside these times, without being less than the protection level corresponding to the highest aircraft category that uses the aerodrome during the reduced periods.

← a) **Quantités minimales d'agents extincteurs principal et complémentaire requises**

a) **Minimum statutory amounts of main and additional extinguishing agents**

Aérodrome / Aerodrome	Agent extincteur principal / Main extinguisher		Agent complémentaire Secondary extinguisher	
	Niveau de protection Protection level	Quantité d'eau en litres Water quantity / litres	Débit en litres par mn Output litres / min	En kg / In kg
	10	32 300	11 200	450
	9	24 300	9 000	450
	8	18 200	7 200	450
	7	12 100	5 300	225
	6	7 900	4 000	225
	5	5 400	3 000	180
	4	2 400	1 800	135
	3	1 200	900	135
	2			250
	1			50

1- Les quantités d'agent extincteur principal figurant dans le tableau ci-dessus sont exprimées en quantités d'eau disponibles pour la production de mousse. Le débit d'agent extincteur principal est exprimé en débit de solution moussante projeté par le moyen d'action principal du véhicule.

1- The amounts of main extinguishing agent indicated in the table above are expressed in amounts of water available for foam production. The flow of the main extinguishing agent is expressed in the flow of foam solution produced by the main nozzle on a foam-making vehicle.

2- La quantité d'agent moussant disponible sur un véhicule doit être suffisante pour assurer une production de mousse correspondant à deux pleines charges au moins de cette quantité d'eau.

2- The amounts of foaming agent available on a vehicle shall be sufficient to ensure foam production corresponding to at least 2 full loads of this amount of water.

3- L'agent complémentaire est une poudre extinctrice de type BC.

3- The additional agent shall be an extinguishing powder of BC type.

4- Les quantités et débits d'eau et d'agents extincteurs fixés dans le tableau ci-dessus peuvent être modifiés dans la mesure où une efficacité équivalente est obtenue par un procédé technique déclaré conforme aux spécifications techniques.

4- Amounts and flows of water and extinguishing agents indicated in the table above can be modified, provided that equivalent efficiency is obtained through a technical process that complies with the technical specifications.

← b) Nombre minimal de véhicules et de personnels requis

b) Minimum statutory number of vehicles and staff

Niveau de protection de l'aérodrome <i>Aerodrome protection level</i>	Nombre de véhicules SSLIA <i>Number of RFFS vehicles</i>	Nombre de personnels <i>Number of staff</i>
10	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre <i>6 aerodrome firemen + 1 fire warden</i>
9	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre <i>6 aerodrome firemen + 1 fire warden</i>
8	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre <i>6 aerodrome firemen + 1 fire warden</i>
7	2	4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre <i>4 aerodrome firemen + 1 fire warden</i>
6	2	4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manoeuvre <i>4 aerodrome firemen + 1 fire warden</i>
5	1	2 pompiers d'aérodrome <i>2 aerodrome firemen</i>
4	1	2 pompiers d'aérodrome <i>2 aerodrome firemen</i>
3	1	2 pompiers d'aérodrome <i>2 aerodrome firemen</i>
2	1 véhicule léger / 1 <i>light vehicle</i>	1 pompiers d'aérodrome <i>1 aerodrome firemen</i>
1		

1) La dotation en personnels et véhicules est déterminée de façon à atteindre l'objectif opérationnel prévu à l'article 20 de l'arrêté du 18 janvier 2007.

2) Lorsqu'une configuration particulière de l'aérodrome ou une répartition des agents extincteurs sur les véhicules conduit, pour atteindre la dotation réglementaire en agents extincteurs, à mettre en oeuvre un nombre de véhicules supérieur au nombre minimal requis pour la catégorie, le nombre de postes de pompiers correspondants est déterminé, en plus du poste de chef de manoeuvre lorsqu'il est requis, par le nombre de postes nécessaires pour utiliser les véhicules.

3) Sur les aérodromes de niveau de protection supérieur à 2, chacun des véhicules SSLIA composant la dotation ci-dessus doit être doté de l'agent extincteur principal ».

1) *The number of staff and vehicles is determined to meet the operational requirements defined in Article 20 of the Order of January 18 th, 2007.*

2) *When the number of vehicles required to meet the extinguishing agent allocation exceeds the minimum required number for the aerodrome category, because of the aerodrome configuration or the arrangement of extinguishing agents on the vehicles, the corresponding number of firemen (in addition to the fire warden) shall be determined by the number of persons needed to operate the vehicles.*

3) *On aerodromes with a protection level greater than 2, each RFFS vehicle included in the regulatory allocation must be equipped with the main extinguishing agent.*

← 1.2.1.3 Objectif opérationnel du SSLIA

L'objectif opérationnel du SSLIA consiste à pouvoir atteindre, dans des conditions optimales de roulement des véhicules, chaque extrémité de piste et être en mesure d'y projeter, sans discontinuité :

. dans un délai de trois minutes après le déclenchement de l'alerte, un débit de solution moussante égale à 50% au moins du débit prévu au a), pendant au moins une minute ou, pour les aérodromes de niveau de protection égal à 2, être en mesure d'y projeter l'agent complémentaire,

. au plus tard quatre minutes après le déclenchement de l'alerte, la totalité du débit de solution moussante et d'agent complémentaire prévus au a).

Il n'y a pas d'objectif de délai pour les aérodromes de niveau de protection égal à 1.

1.2.1.3 Operational objective of the RFFS

The operational objective of the RFFS is to reach each end of the runway in optimum driving conditions, to deliver without interruption :

. within three minutes after the alarm has been activated, a flow of foam solution not less than 50% of the flow provided for in a) during at least 1 minute or, for aerodromes with protection level 2, the additional agent,

. not later than four minutes after the alarm has been activated, the full flow of foam solution and additional agent provided for in a).

There is no response time objective for aerodromes with protection level 1.

← 1.2.1.4 Cas d'indisponibilité du SSLIA

L'état d'indisponibilité totale ou partielle du SSLIA est déclenché lorsque les moyens requis sur un aérodrome sont momentanément indisponibles dans leur emploi, sans que cette indisponibilité excède deux mois à compter de sa survenance.

Dans cette hypothèse, l'exploitant d'aérodrome est tenu d'informer les organismes chargés de la circulation aérienne de façon à ce que ces derniers en avisent les usagers de l'aérodrome.

En cas d'indisponibilité prévisible, toutes dispositions sont prises pour une publication préalable d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

Durant cette période, les mesures suivantes sont prises :

A - Pendant les douze premières heures d'indisponibilité, deux cas sont à prévoir :

1) l'indisponibilité paraît devoir être de courte durée et il semble possible d'y remédier avant la fin du délai de douze heures : toutes les dispositions sont prises en vue d'y remédier aussi rapidement que possible. Les usagers de l'aérodrome sont informés de cette situation par les organismes chargés de la circulation aérienne.

2) l'indisponibilité a de fortes probabilités de dépasser le délai des douze heures :

a) toutes les dispositions sont prises en vue de remédier aussi rapidement que possible à cette situation,

b) les usagers de l'aérodrome sont informés par les organismes de la circulation aérienne de la réduction temporaire du niveau de protection tant que l'information n'est pas disponible par voie d'avis aux navigateurs aériens (NOTAM),

c) l'organisme de la circulation demande la publication d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

B- Si les moyens requis par le niveau de protection de l'aérodrome demeurent indisponibles au-delà de douze heures à compter de leur survenance, les navigateurs aériens et les entreprises de transport aérien public sont informés de la réduction temporaire du niveau de protection par NOTAM.

Si l'indisponibilité des moyens se prolonge plus de deux mois, le ministre chargé de l'aviation civile fixe un nouveau niveau de protection à l'aérodrome correspondant aux moyens effectivement disponibles sur la plateforme. Le trafic accueilli sur l'aérodrome doit être adapté en conséquence ».

← 1.2.1.5 Modulation du niveau de protection dans le temps

Sur certains aérodromes, il peut arriver que les mouvements d'avions programmés, dont la classe est supérieure ou égale au niveau de l'aérodrome, aient lieu seulement pendant des périodes pouvant être précisées et qu'en dehors de ces périodes, le trafic de l'aérodrome ne soit plus constitué que par des mouvements d'avions de classes inférieures.

Il est alors possible de programmer la présence du personnel de telle sorte que le niveau requis par la catégorie de l'aérodrome ne soit assuré que pendant les périodes considérées ci-dessus et qu'un niveau correspondant à une catégorie inférieure puisse être assuré en dehors de ces périodes, à condition toutefois que cette catégorie corresponde à la classe la plus élevée des avions utilisant alors l'aérodrome.

Selon le caractère de la répartition du trafic dans le temps, cette modulation du niveau de protection peut être :

- . journalière - niveau variable suivant les heures de la journée;
- . hebdomadaire- niveau variable suivant les jours de la semaine;
- . saisonnière- niveau variable suivant des périodes de l'année.

1.2.1.4 Unavailability of the RFFS

Unavailability of the RFFS, in whole or in part, is declared when the resources required on the aerodrome are briefly unavailable for their use, without such unavailability being greater than two months from its occurrence.

In such a case, the aerodrome operator agrees to inform the air traffic organisations, which shall inform the aerodrome users.

In the event of planned unavailability, all arrangements shall be taken to issue a prior notice to air navigators (NOTAM).

During this time, the following measures shall be taken :

A - During the first twelve hours of unavailability, the following two cases should be considered :

1) either the unavailability period seems to be of short duration and remedy seems to be possible before the twelve-hour period has elapsed: all arrangements shall be taken to remedy the situation as soon as possible. Aerodrome users are informed of the situation by the air traffic organisations.

2) or the unavailability period is very likely to exceed the twelve-hour period :

a) all arrangements shall be taken to remedy the situation as soon as possible ;

b) aerodrome users are informed by the air traffic organisations of the temporary reduction of the protection level, in as much as the information is not available to the air navigators (NOTAM);

c) the air traffic organisation requests the issuance of a notice to air navigators (NOTAM).

B- If the resources required by the aerodrome protection level remain unavailable beyond the twelve-hour period after their occurrence, air navigators and public airlines are informed of the temporary reduction of the protection level by a NOTAM.

If unavailability extends beyond a two-month period, the Minister in charge of civil aviation establishes a new protection level for the aerodrome corresponding to the resources effectively available on the platform. Air traffic shall be adapted accordingly.

1.2.1.5 Time modulated protection level

On some aerodromes, scheduled movements of aircraft from classes equal to or higher than that of the aerodrome category, may occur only during specified periods, while outside these periods the aerodrome traffic only involves movements of aircraft of lower classes.

Under these condition, personnel assignment may be scheduled in such a way that the protection level required by the aerodrome category is assured only during the periods mentioned above, and a lower level is ensured the rest of the time, provided the latter level corresponding to the highest class of aircraft using the aerodrome during that time.

Depending on the traffic time pattern, the aerodrome protection level may be modulation :

- . on a daily basis : the level varies at different times of day ;
- . on a weekly basis : the level varies on different days of the week ;
- . on a seasonal basis : level varies at different periods of the year.

a) Renseignements à caractère permanent

Pour permettre aux usagers aériens d'identifier l'importance des moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur un aéroport, les renseignements suivants sont publiés :

. niveau de protection, périodes pendant lesquelles ce niveau est appliqué.

Ces renseignements sont portés dans les publications d'information aéronautique :

. au verso de la carte d'atterrissage à vue ou sur une page complémentaire à cette carte (rubrique « service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs ») pour tous les aéroports.

. en partie AD 2.1-1 pour les aéroports à trafic commercial international régulier.

Exemple : niveau 6

. niveau 6 de 0500 à 1100 et de 1300 à 2200 les jours ouvrables du lundi au vendredi,

. niveau 2 de 1100 à 1300 les jours ouvrables du lundi au vendredi, de 0500 à 2200 les samedis, dimanches et jours fériés.

b) Modification des renseignements publiés

. Changement décidé du niveau de protection et de l'horaire. Le changement est notifié par NOTAM, puis par BMJ AIP.

Exemple de NOTAM :

A) Identification de l'aéroport

B) Date/heure de début

C) Néant

D) Horaire éventuellement

E) SSLIA :

niveau 7

niveau 7 de 0500 à 2200

niveau 5 de 2200 à 0500

. Indisponibilité temporaire d'un moyen (application des dispositions du paragraphe 1.2.3).

Dès que l'indisponibilité dépasse le délai de 12 heures ou avant, s'il est estimé au moment de la défaillance que cette indisponibilité dépassera ce délai, la réduction temporaire du niveau de protection est notifiée par NOTAM.

Exemple :

A) Identification de l'aéroport

B) Date/heure de début

C) Fin de validité prévue

D) Horaire éventuellement

E) SSLIA :

niveau 5 seulement de 0500 à 2200

Si l'indisponibilité se prolonge et doit dépasser un délai de deux mois, une nouvelle notification est diffusée par NOTAM pour signaler le nouveau niveau de protection de l'aéroport.

Exemple :

A) Identification de l'aéroport

B) Date/heure de début

C) Fin de validité prévue

D) Horaire éventuellement

E) SSLIA :

niveau 5

niveau 5 de 0500 à 2200

a) Permanent Ratings

To allow aircraft users to identify the level of rescue and fire fighting services available at an aerodrome, the following information is published :

. ensured protection level, periods in which this level is ensured.

This information shall be included in aeronautical information publications :

. on the back of the visual landing chart or on an attached page (under the heading "Safety and Fire fighting") for all aerodromes,

. in item 5 on the AD 2.1 part for aerodromes with scheduled international commercial traffic.

Example : level 6

. level 6 from 0500 to 1100 and from 1300 to 2200 on workdays from Monday to Friday.

. level 2 from 1100 to 1300 on workdays from Monday to Friday, and from 0500 to 2200 on Saturdays, Sundays and holidays (1).

b) Revision of Published Ratings

. Decision to revise the category, protection level and time schedule. The change shall be notified by a NOTAM, then by AMDT AIP.

NOTAM example :

A) aerodrome identification

B) time and date the change becomes effective

C) (not applicable)

D) time schedule (if applicable)

E) Rescue and fire fighting services ensured as follows :

level 7

level 7 from 0500 to 2200

level 5 from 2200 to 0500

. Temporary unavailability of resources (in application of the provisions of paragraph 1.2.3).

As soon as the period of unavailability exceeds 12 hours, or before, if it is expected to last beyond 12 hours, the diminished level of ensured protection and the types of acceptable flights shall be notified by NOTAM.

Example :

A) aerodrome identification

B) time and date the change becomes effective

C) scheduled end of temporary unavailability

D) time schedule (if applicable)

E) rescue and fire fighting services ensured as follows:

Only level 5 ensured from 0500 to 2200

If the resource unavailability is expected to last longer than one month, a new notification shall be issued by NOTAM to indicate the new aerodrome category.

Example :

A) aerodrome identification,

B) time and date when the change becomes effective

C) scheduled end of temporary unavailability

D) time schedule (if applicable)

E) rescue and fire fighting services ensured as follows :

Level 5

Level 5 from 0500 to 2200.

1.2.2 EVALUATION ET REPORT DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES ET PLAN NEIGE

1.2.2.1 Organisation du report de l'état de surface des pistes et du service hivernal

1.2.2 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1.2.2.1 Organization of the runway surface condition reporting and winter service

L'exploitant d'aérodrome est en charge du report de l'état de surface des pistes et du service hivernal en coordination avec les organismes des services de la circulation aérienne lorsqu'ils sont présents sur l'aérodrome ainsi que les services de l'information aéronautique.

Les règles relatives au report de l'état de surface des pistes seront contenues dans l'arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes.

Elles s'appliquent aux aérodromes répondant à l'ensemble des conditions suivantes :

- Recevant du trafic de transport aérien commercial ;
- Disposant d'au moins une piste revêtue ;
- Desservis par au moins une procédure d'approche aux instruments ;
- Sur lesquels sont fournis des services de circulation aérienne (ATS), les autres aérodromes ne sont pas soumis aux exigences d'évaluation et de report de l'état de surface des pistes au format harmonisé telles que décrites dans les sections 3) et 5). Toutefois, le cadre général en ce qui concerne la communication des renseignements sur l'état de l'aire de mouvement est défini par l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

1.2.2.2 Surveillance des aires de mouvements

L'exploitant d'aérodrome est en charge de la surveillance de l'aire de mouvement.

Ses services sont organisés pour inspecter et communiquer les renseignements importants du point de vue opérationnel.

Les services de l'exploitant sont susceptibles de se rendre sur les pistes lors des inspections quotidiennes, et en complément dès qu'un changement significatif de l'état de surface de piste survient ou à la demande des organismes des services de la circulation aérienne.

1.2.2.3 Méthodes d'évaluation de l'état de surface ; Exploitation sur des pistes spécialement traitées en conditions hivernales

12231 Méthodes d'évaluation de l'état de surface

Pour les aérodromes disposant d'un certificat européen ou ceux entrant dans le champ des exigences de l'arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes (tel que mentionné à la section 1), la caractérisation de l'état de la surface d'une piste est établie en prenant en compte la nature, la couverture et l'épaisseur des contaminants observés sur la piste, ainsi que les rapports des pilotes sur l'efficacité du freinage.

Ces éléments font l'objet d'une communication dans un format harmonisé au niveau mondial et sont plus communément appelés « Global Reporting Format » (GRF).

Le fonctionnement du GRF est le suivant :

- A chaque changement significatif de l'état de surface de la piste, l'exploitant d'aérodrome évalue l'état de surface par tiers de piste et établit un rapport sur l'état de la piste RCR (Runway condition report), contenant un code d'état de piste RWYCC (Runway condition code) et un ensemble d'informations décrivant l'état de surface des pistes, dont le type de contamination, l'épaisseur, la couverture pour chaque tiers de piste ;
- La détermination du code d'état de piste s'appuie sur la matrice d'évaluation de l'état de piste (RCAM - Runway Condition Assessment Matrix) qui établit une correspondance entre la description de l'état de surface de piste et les performances de freinage des aéronefs.
- Une matrice simplifiée pour les régions ne rencontrant pas de conditions météorologiques hivernales est également proposée (voir tables 1 et 2 ci-après) ;
- La longueur de piste prise en compte pour l'évaluation et la communication de l'état de surface de la piste est la longueur physique de la piste à l'exclusion des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) et des prolongements d'arrêt et dégagés ;
- Le pilote utilise les informations diffusées conjointement avec les données de performances fournies par les constructeurs d'aéronefs pour déterminer si les opérations d'atterrissage ou de décollage peuvent être effectuées en toute sécurité. Lorsque les performances de freinage constatées par le pilote sont moins bonnes que celles qui ont été communiquées, les pilotes produisent un rapport sur l'efficacité de freinage (AIREP) que l'ATS transmet à l'exploitant d'aérodrome en vue d'une éventuelle nouvelle évaluation de l'état de surface des pistes. Cet AIREP sera transmis par l'équipage dès que possible après l'atterrissage, si possible avant de quitter la fréquence de contrôle, notamment pour pouvoir être pris en compte par les équipages suivants. La transmission de l'AIREP utilise les expressions convenues dans la matrice RCAM.

The aerodrome operator is responsible for reporting runway surface conditions and winter service in coordination with the air traffic services organisations when they are present at the aerodrome and with the aeronautical information services.

The rules for reporting runway surface conditions are contained in the Order of the 9th of June 2021 on movement area inspections of an aerodrome, evaluation and reporting of runway surface conditions.

They apply to aerodromes that meet all of the following conditions :

- Receiving commercial air transport traffic ;
- Equipped at least with one paved runway ;
- Served by at least one instrument approach procedure ;
- On which air traffic services (ATS) are provided, other aerodromes are not subject to assessment and reporting runway surface condition requirements in the global reporting format as described in sections 3) and 5). However, the general framework for reporting on the movement area conditions is defined in the amended Order of 28 August 2003 on the conditions of approval and operating procedures for aerodromes.

1.2.2.2 Surveillance of movement areas

The aerodrome operator is responsible for movement area surveillance.

Its services are organised to inspect and communicate operationally important information.

The operator's services are likely to visit the runways during daily inspections, and additionally as soon as a significant change in runway surface condition occurs or at the request of air traffic services organisations.

1.2.2.3 Surface condition assessment methods used ; Operations on specially prepared winter runways

12231 Surface condition assessment methods

For aerodromes with a European certificate or those falling within the scope of the requirements of the Order of the 9th of June 2021 on movement area inspections of an aerodrome, evaluation and reporting of runway surface condition (as mentioned in section 1), the characterization of runway surface condition is established taking into account the nature, coverage and depth of the contaminants observed on the runway, as well as the pilots' reports on braking efficiency.

These elements are reported in a globally harmonised format and are more commonly known as the Global Reporting Format (GRF).

The GRF works as follows :

- *Each time there is a significant change in runway surface condition, the aerodrome operator assesses the surface condition for each third of the runway and produces a Runway condition report (RCR), containing a runway condition code (RWYCC) and a set of information describing the runway surface condition, including type of contamination, depth, coverage for each third of runway ;*
- *The determination of the runway condition code is based on the Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) which matches the runway surface condition description to aircraft braking performance.*
- *A simplified RCAM applicable for regions without winter weather conditions is also proposed (see tables 1 and 2 hereunder) ;*
- *The runway length taken into account for the assessment and reporting of the runway surface condition is the physical length of the runway excluding runway end safety areas (RESAs), stopways and clearways ;*
- *The pilot uses the information disseminated in conjunction with performance data provided by the aircraft manufacturers to determine whether landing or take-off operations can be conducted safely. When the braking performances observed by the pilot do not correspond to that communicated, the pilots produce a braking action report (AIREP) which ATS communicates to the aerodrome operator with a view to a possible new assessment of the runway surface condition. This AIREP will be transmitted by the crew as soon as possible after landing, if possible before leaving the control frequency, in particular to be taken into account by the following crews. The transmission of the AIREP uses the conventional expressions agreed in the RCAM matrix.*

Conformément à la réglementation en vigueur :

- Les mesures de frottement opérationnelles (μ) ne sont plus communiquées aux usagers ;
- Le descripteur HUMIDE est supprimé. Une piste est considérée comme MOUILLEE lorsqu'elle est recouverte de toute trace visible d'humidité ou d'une épaisseur d'eau inférieure ou égale à 3mm ;
- Les informations sur l'état de piste ne sont plus diffusées au moyen du METAR.

La mise en œuvre à l'échelle européenne du GRF est fixée au 12 août 2021.

La mise en œuvre à l'échelle mondiale est prévue le 4 novembre 2021.

In accordance with the regulations in force :

- *Operational friction measurements (μ) are no longer communicated to users ;*
- *The DAMP descriptor is removed. A runway is considered WET when it is covered with any visible trace of moisture or a thickness of water less than or equal to 3 mm ;*
- *Runway surface condition information are no longer disseminated via METAR.*

The European implementation of the GRF is scheduled for August, the 12th 2021.

Global implementation is scheduled world wide for November, the 4th 2021.

RCAM- Matrice simplifiée utilisée dans les régions ne rencontrant pas de conditions météorologiques hivernales

Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)			
Critères d'évaluation		Critères d'évaluation pour déclassement	
Code d'état des pistes (RWYCC)	Description de la surface des pistes	Observation sur la décélération de l'avion ou sur la maîtrise en direction	Rapport consultatif du pilote sur l'efficacité du freinage
6	<ul style="list-style-type: none"> SÈCHE 	---	---
5	<ul style="list-style-type: none"> MOUILLÉE (La surface de la piste est couverte de toute humidité visible ou de toute eau d'une épaisseur inférieure ou égale à 3 mm) 	La décélération au freinage est normale compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale	BON
4		La décélération au freinage OU maîtrise en direction se situe entre bonne et moyenne	BON À MOYEN
3	<ul style="list-style-type: none"> MOUILLÉE GLISSANTE 	La décélération au freinage est sensiblement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise de la direction est sensiblement réduite	MOYEN
2	<u>Épaisseur d'eau supérieure à 3 mm :</u> <ul style="list-style-type: none"> EAU STAGNANTE 	La décélération au freinage OU la maîtrise de la direction se situe entre moyenne et faible	MOYEN À FAIBLE
1		La décélération au freinage est nettement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est nettement réduite	FAIBLE
0		La décélération au freinage est minime à inexistante compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est incertaine	INFÉRIEUR À FAIBLE

RCAM- Simplified Matrix used in regions encountering no winter conditions

Runway condition assessment matrix (RCAM)			
Assessment criteria		Downgrade assessment criteria	
Runway condition code (RWYCC)	Runway surface description	Aeroplane deceleration or directional control observation	Pilot report of runway braking action
6	<ul style="list-style-type: none"> • DRY 	---	---
5	<ul style="list-style-type: none"> • WET (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth) 	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal.	GOOD
4		Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium.	GOOD TO MEDIUM
3	<ul style="list-style-type: none"> • SLIPPERY WET 	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced.	MEDIUM
2	<p><i>More than 3 mm depth of water :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • STANDING WATER 	Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor.	MEDIUM TO POOR
1		Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced.	POOR
0		Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain.	LESS THAN POOR

12232 Exploitation sur des pistes spécialement traitées en conditions hivernales

NIL.

1.2.2.4 Dispositions prises en vue de maintenir utilisables les aires de mouvement

Les renseignements relatifs à la disponibilité saisonnière des aérodromes et à leur déneigement et plus particulièrement les types d'équipements utilisés et les priorités de dégagement sont propres à chaque aérodrome et sont décrits dans la rubrique AD 2.7 de chaque aérodrome concerné.

1.2.2.5 Système et moyens de compte-rendu

Les informations relatives à l'état des pistes font l'objet d'un rapport sur l'état des pistes (RCR) qui comprend 2 sections ordonnées comme suit :
Une section contenant des informations nécessaires au calcul des performances des avions :

- indicateur d'emplacement de l'aérodrome ;
- date et heure de l'évaluation ;
- numéro d'identification de la piste le plus faible ;
- code d'état de piste pour chaque tiers de piste ;
- pourcentage de couverture de contaminant pour chaque tiers de piste ;
- épaisseur des contaminants solides ;
- description de l'état pour chaque tiers de piste ;
- largeur de la piste à laquelle le RWYCC s'applique, si elle est inférieure à la largeur publiée.

Une section relative à la conscience de la situation contenant des informations additionnelles présentant un intérêt pour la sécurité des opérations :

- longueur de piste réduite le cas échéant ;
- chasse-neige basse sur la piste ;
- sable non adhérent sur la piste ;
- traitement chimique sur la piste ;
- congères sur la piste ;
- congères sur la voie de circulation ;
- congères à proximité de la piste ;
- état des voies de circulation ;
- état de l'aire de trafic ;
- observations en langage clair.

Sur la base du RCR produit par l'exploitant d'aérodrome, l'ATS communiquera ces informations aux équipages sur la fréquence et sur l'ATIS ou le D-ATIS le cas échéant.

Cette diffusion sera complétée par l'émission d'un SNOWTAM dans les cas prévus par les règlements.

1.2.2.6 Cas de suspension des opérations et fermeture des pistes

Lorsque l'état des pistes ne permet plus la réalisation des opérations en toute sécurité et en particulier lorsque le code d'état de piste est inférieur à 1, l'exploitant d'aérodrome communique les informations à sa disposition aux organismes des services de la circulation aérienne, lorsqu'ils sont présents sur la plateforme, en vue d'une éventuelle suspension des opérations.

Dans ce cas, cette situation est signalée aux équipages par NOTAM, ainsi que sur la fréquence et sur l'ATIS ou le D-ATIS le cas échéant.

1.2.2.7 Diffusion de l'information relative à l'état de surface des pistes**1227.1 Diffusion par les organismes ATS**

Les informations relatives à l'état de surface des pistes sont communiquées aux aéronefs par l'organisme des services de la circulation aérienne pendant ses horaires d'ouverture, sauf si l'ATS sait que les équipages ont déjà reçu ces informations, en totalité ou en partie, via d'autres sources, y compris NOTAM, diffusions ATIS ou D-ATIS et affichage de signaux appropriés. En effet, les informations relatives au GRF diffusées par l'ATS seront prioritairement communiquées à l'ATIS ou D-ATIS le cas échéant.

12232 Operation on specially treated runways in winter conditions

NIL.

1.2.2.4 Actions taken to maintain the usability of movement areas

Information on the seasonal availability of aerodromes and their snow clearance, in particular the types of equipment used and clearance priorities, is specific to each aerodrome and is described in AD 2.7 for each aerodrome concerned.

1.2.2.5 System and means of reporting

Runway condition information is reported in a Runway Condition Report (RCR) which consists of 2 sections ordered as follows :

A section containing information necessary for the aeroplane performance calculation :

- aerodrome location indicator ;
- date and time of the assessment ;
- lowest runway designation number ;
- runway condition code for each third of the runway ;
- percentage contaminant coverage for each third of the runway ;
- depth of loose contaminants ;
- condition description for each runway third ;
- width of the runway to which the RWYCC applies, if lower than the published width.

A situational awareness section containing additional information relevant to safe operations :

- reduced runway length where applicable ;
- drifting snow on the runway ;
- loose sand on the runway ;
- chemical treatment on the runway ;
- snowbanks on the runway ;
- snowbanks on the taxiway ;
- snowbanks adjacent to the runway ;
- taxiway conditions ;
- apron conditions ;
- plain language observations.

On the basis of the RCR produced by the aerodrome operator, ATS will disseminate this information to crews on the frequency and on the ATIS or D-ATIS where available.

This communication will be completed by the dissemination of a SNOWTAM in the cases provided for by the regulations.

1.2.2.6 Cases of runway suspension and closure

When the condition of the runways no longer allows operations to be carried out safely in particular when the runway condition code is lower than 1, the aerodrome operator communicates the information available to the air traffic services organisations, when present on the platform, in view of a possible suspension of operations.

In this case, this situation is reported to the crews by NOTAM, as well as on the frequency and on the ATIS or the D-ATIS, if available.

1.2.2.7 Distribution of information about runway surface conditions**1227.1 Dissemination by ATS organisations**

Runway surface condition information shall be passed to aircraft by the air traffic services organisation during their hours of operation unless the organisation is aware that crews have already received all or part of the information from other sources, including NOTAMs, ATIS or D-ATIS disseminations and appropriate signal displays. Indeed, the GRF information disseminated by ATS will be given in priority on the ATIS, or D-ATIS if available.

La communication des informations par tiers de piste par les organismes ATS se fait dans l'ordre de la direction des opérations d'atterrissage ou de décollage.

Les éléments du RCR sont diffusés en s'appuyant sur les expressions conventionnelles ATC (SERA).
A cet effet, le code d'état de piste (RWY CC) pour les trois tiers de piste sera diffusé en priorité, suivi si nécessaire des informations sur la nature, la profondeur et le pourcentage de couverture du contaminant, pour chaque tiers de piste ainsi que d'autres informations jugées pertinentes. Cette transmission pourra être partielle pour tenir compte de l'encombrement de la fréquence de contrôle.
Toutefois, l'ensemble des informations disponibles pourra être transmis à la demande de l'équipage.

12272 Diffusion par l'AIS

Les informations concernant la présence de neige, neige fondante, glace, gelée, d'eau stagnante ou d'eau combinée à de la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée sur l'aire de mouvement sont également diffusées au moyen d'un SNOWTAM.

Le prestataire AIS diffuse un SNOWTAM pour une validité maximale de 8 heures, à chaque RCR reçu.

Le modèle de SNOWTAM permettant la diffusion des renseignements relatifs au GRF figure à l'appendice 3 de l'annexe VI au règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission du 14 février 2020.

La communication des informations par tiers de piste par les prestataires AIS se fait par ordre de QFU croissant.

Lorsque la piste est considérée comme "mouillée glissante", un NOTAM indiquant la longueur de la section de piste dégradée est publié en complément des supports précédents.

12273 Périodes de disponibilité

Les horaires de fonctionnement du service GRF sont disponibles dans la rubrique AD 2.3 de chaque aéroport concerné, et au besoin par NOTAM. Le cas échéant, l'indisponibilité du service GRF est communiquée par les services ATS aux équipages.

Lorsque les services de l'exploitant d'aéroport en charge de l'évaluation de l'état de surface des pistes et de sa communication ne sont pas disponibles, l'organisme des services de la circulation aérienne, pendant ses horaires d'ouverture, transmet aux pilotes sur la fréquence les informations pertinentes à sa disposition, selon le format et la terminologie qu'il jugera appropriés en fonction des circonstances.

En dehors des horaires d'ouverture de l'organisme des services de la circulation aérienne, les services de l'exploitant d'aéroport, s'ils sont présents, diffusent les informations qu'il est essentiel de communiquer au personnel chargé des opérations aériennes par voie de NOTAM ou SNOWTAM uniquement lorsque la durée de validité de ces informations le permet. Le pilote se conforme dès lors aux dispositions prévues par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aéroports par les aéronefs pour s'intégrer dans la circulation d'aéroport.

The communication of information by runway thirds by ATS units is done in the direction of landing or take-off operations.

The elements of the RCR are broadcast using conventional ATC expressions (SERA).

To this end, the runway condition code (RWY CC) for the three thirds of the runway will be broadcast as a priority, followed if necessary by information on the nature, depth and percentage of coverage of the contaminant, for each third of the runway as well as other information deemed relevant. This transmission may be partial to take into account the congestion of the control frequency.

However, all available information may be transmitted at the request of the crew.

12272 Dissemination by AIS

This information concerning snow, slush, ice, frost, standing water or water associated with snow, slush, ice or frost on the movement area is also disseminated by means of SNOWTAM.

The AIS provider issues a SNOWTAM for a maximum validity of 8 hours for each RCR received.

The SNOWTAM template for the dissemination of GRF information is contained in Appendix 3 of Annex VI to Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management and air navigation services and other air traffic management network functions, and for their oversight, as amended by Commission Implementing Regulation (EU) 2020/469 of 14 February 2020.

The reporting of information by runway thirds via AIS providers is done from lowest to highest QFU.

When the runway is considered as "slippery wet", a NOTAM indicating the length of the degraded runway section is issued in addition to the preceding communications.

12273 Availability periods

The operating hours of the GRF service are available in the AD 2.3 section of each concerned aerodrome, and if necessary by NOTAM. If necessary, the unavailability of the GRF service is communicated by ATS to the crews.

When the aerodrome operator's in charge of runway surface condition assessment and communication are not available, the air traffic services organization, during its opening hours, shall transmit to pilots on the frequency the relevant information at its disposal, in the format and terminology it deems appropriate to the circumstances.

Out of the opening hours of the air traffic services organization, the aerodrome operator's services, if present, will disseminate the information that is essential to be communicated to the personnel in charge of air operations by means of NOTAM or SNOWTAM only when the period of validity of this information allows it. The pilot shall therefore comply with the provisions set out in the Order of 12 July 2019 on general air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft to integrate into aerodrome traffic.