

OBJET : Troisième campagne de recueil de données (de piste et PIREP) dans le cadre d'une expérimentation française d'une évolution à terme de la méthode de report des conditions de surface d'une piste au pilote (RCR : Runway Condition Report)

1 L'expérimentation

La méthode RCR repose sur l'évaluation de l'état de caractérisation de la surface d'une piste, en prenant en compte différentes données dont la nature, l'épaisseur du contaminant, le coefficient de frottement mesuré, et le ressenti au freinage par le pilote lors de l'atterrissage de l'avion (PIREP).

L'expérimentation, menée par la DGAC dans le cadre de l'évolution du référentiel OACI, consistera, pour la saison hivernale 2016/2017 et en conditions opérationnelles dégradées, à récolter :

- les données de mesure de piste (nature et hauteurs de contaminant, coefficient de frottement),
- les données pilote (PIREP) après l'atterrissage.

L'objectif défini de l'expérimentation consiste à identifier la cohérence entre les différentes données recueillies.

2 Dates et aéroports concernés

Du 1^{er} Novembre 2016 au 30 avril 2017, l'expérimentation sera mise en oeuvre sur les aéroports suivants :

- Aurillac (LFLW)	- Marseille Provence (LFML)
- Bâle Mulhouse (LFSB)	- Paris Charles de Gaulle (LFPG)
- Caen Carpiquet (LFRK)	- Paris Orly (LFPO)
- Limoges Bellegarde (LFBL)	- Rennes Saint-Jacques (LFRN)
- Lyon Saint-Exupéry (LFLL)	- Strasbourg Entzheim (LFST)

3 Conséquences sur les pilotes

En situation dégradée, les pilotes seront sollicités par le contrôleur pour reporter :

- leur évaluation de la performance de freinage,
- le type de l'appareil.

Exemple : « CITRON AIR XXX Airbus320 – Freinage Moyen »

4 Conséquences sur le SNOWTAM et l'ATIS

Les données de piste et les PIREP permettront à l'exploitant de calculer un Runway Condition Code (RWYCC) par tiers de piste de manière opérationnelle. Pendant l'expérimentation, l'exploitant pourra communiquer à titre indicatif le RWYCC au pilote, via l'ATIS ou le SNOWTAM (dans la case T ou H, comme pour le μ).

Exemple de donnée communiquée : 3/4/3

ANNEXE

Comportement au freinage de l'avion	Evaluation qualitative du freinage
La décélération de freinage est <u>normale</u> au regard de l'effort appliqué sur le frein ET le contrôle directionnel est <u>normal</u>	Bon
La décélération de freinage OU le contrôle directionnel est <u>entre Good et Medium</u>	Moyen-Bon
La décélération de freinage est <u>fortement réduite</u> au regard de l'effort appliqué sur le frein OU le contrôle directionnel est <u>fortement réduit</u>	Moyen
La décélération de freinage OU le contrôle directionnel est entre <u>Medium et Poor</u>	Moyen-Médiocre
La décélération de freinage est <u>réduite significativement</u> au regard de l'effort appliqué sur le frein OU le contrôle directionnel est <u>réduit significativement</u>	Médiocre
La décélération de freinage est minimale à <u>nulle</u> au regard de l'effort appliqué sur le frein OU le contrôle directionnel est <u>incertain</u>	Nul

Estimation du ressenti au freinage