

OBJET : EXPERIMENTATION DU GLOBAL REPORTING FORMAT (GRF)

1 PRINCIPE DU GRF

Le GRF repose sur la caractérisation de l'état de la surface d'une piste en prenant en compte différentes données dont la nature et l'épaisseur du contaminant et aussi le ressenti au freinage par le pilote lors de l'atterrissage. Le fonctionnement en est le suivant :

- L'exploitant d'aérodrome évalue l'état de surface de la piste par tiers de piste et établit un rapport RCR (Runway condition report), contenant un code RWYCC (Runway condition code) décrivant l'état de surface des pistes : type de contamination, épaisseur, couverture pour chaque tiers de piste.

Ce code est établi depuis une matrice d'évaluation de l'état de piste (RCAM - Runway Condition Assessment Matrix). Il constitue également la donnée d'entrée aux tables de performances des aéronefs pour que les pilotes puissent calculer les distances d'atterrissage.
- Les éléments du RCR sont ensuite communiqués aux pilotes par les services de la circulation aérienne (ATS) sur la fréquence radio et sur l'ATIS, et par les services d'information aéronautique au moyen d'un nouveau format de SNOWTAM.
- Les pilotes utilisent ces informations en conjonction avec les données de performance communiquées par le constructeur. A la suite de l'atterrissage, ils produisent un rapport sur l'efficacité de freinage (AIREP) que l'ATS transmet à l'exploitant d'aérodrome pour prise en compte éventuelle.

La mise en œuvre à l'échelle mondiale du GRF est prévue le 05 novembre 2020.

2 OBJECTIFS DE L'EXPERIMENTATION

Cette expérimentation, pilotée par la DGAC dans le cadre de l'évolution réglementaire initiée par l'OACI et reprise par les instances européennes, permettra :

- d'évaluer les conséquences opérationnelles (durée d'indisponibilité des pistes, occupation de la fréquence, charge de travail induite pour les différents acteurs, compatibilité des systèmes, ...);
- de consolider la chaîne de transmission de l'information montante et descendante (temps de transmission des informations et des réponses éventuelles aux AIREP);
- d'établir les concordances entre les AIREP des pilotes après atterrissage et le Runway Condition Code (RWYCC) fourni par l'exploitant d'aérodrome; et
- d'établir un retour d'expérience en vue de l'application à l'échelle nationale par les différents acteurs concernés.

Cette expérimentation aura lieu en plusieurs phases successives. Cet AIC décrit les détails de la première phase.

La première phase correspond à :

- L'évaluation de la piste par l'exploitant d'aérodrome et la rédaction d'un RCR qui conduit à déterminer le Runway Condition Code (RWYCC);
- La transmission de ce code à l'ATS.

Dans cette phase 1, le code n'est pas transmis aux pilotes, en revanche il leur est demandé de transmettre un AIREP afin de s'assurer de la bonne concordance entre les AIREP et le RWYCC.

La seconde phase pourrait débuter en janvier et fera en temps utile l'objet d'une communication adaptée.

3 DATES ET AERODROMES CONCERNES

A partir du 25 novembre 2019, une expérimentation des processus liés au GRF sera mise en œuvre sur les aérodromes suivants :

- Strasbourg Entzheim (LFST),
- Colmar Houssen (LFGA).

4 CONSEQUENCES SUR LES PILOTES

4.1 Contribution demandée aux pilotes :

En situation météorologique dégradée, les pilotes sont invités à reporter par AIREP :

- leur évaluation de la performance de freinage ; et
- le type d'appareil.

Exemple : « CITRON AIR XXX Airbus 320 – Freinage moyen ».

A défaut, les pilotes seront sollicités par le contrôleur pour reporter leur évaluation de la performance de freinage.

La matrice d'évaluation de l'état de piste RCAM où figurent les termes à utiliser dans les colonnes «Critères d'évaluation pour déclassement » pour qualifier le freinage est fournie en annexe.

4.2 Procédures applicables en cas de suspension temporaire de l'expérimentation :

En cas de nécessité, l'expérimentation pourra être suspendue temporairement.

L'information de la suspension temporaire de l'expérimentation sera diffusée par des moyens appropriés au préavis et à la durée de la suspension.

Pendant cette période, les procédures usuelles s'appliqueront.

ANNEXE

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"> GELÉE MOUILLÉE (la surface de piste est couverte de toute humidité visible ou d'eau d'une épaisseur inférieure à 3 mm) <p>Épaisseur inférieure ou égale à 3 mm</p> <ul style="list-style-type: none"> NEIGE FONDANTE NEIGE SEICHE NEIGE MOUILLÉE 	La décélération au freinage est normale compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale.	BONNE
4	<p>Température extérieure de -15°C et moins :</p> <ul style="list-style-type: none"> NEIGE COMPACTÉE <ul style="list-style-type: none"> GLISSANTE SI MOUILLÉE NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE (toute épaisseur) SUR NEIGE COMPACTÉE 	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre bonne et moyenne.	BONNE A MOYENNE
3	<p>Épaisseur supérieure à 3 mm :</p> <ul style="list-style-type: none"> NEIGE SEICHE NEIGE MOUILLÉE <p>Température de l'air supérieure à -15°C :</p> <ul style="list-style-type: none"> NEIGE COMPACTÉE 	La décélération au freinage est sensiblement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est sensiblement réduite.	MOYENNE
2	<p>Épaisseur de l'eau ou de la neige fondante supérieure à 3 mm :</p> <ul style="list-style-type: none"> EAU STAGNANTE NEIGE FONDANTE 	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre moyenne et médiocre.	MOYENNE A MÉDIOCRE
1	<ul style="list-style-type: none"> GLACE 	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.	MÉDIOCRE
0	<ul style="list-style-type: none"> GLACE MOUILLÉE EAU SUR NEIGE COMPACTÉE NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE SUR GLACE 	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 A MÉDIOCRE