

OBJET : EXPÉRIMENTATION RELATIVE A LA MISE EN ŒUVRE ANTICIPÉE DU GLOBAL REPORTING FORMAT (GRF).

LA PRÉSENTE AIC REMPLACE L'AIC FRANCE A 02/20.

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 ainsi que le ressenti au freinage par le pilote lors de l'atterrissage. Le fonctionnement du GRF 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) et des informations 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). Le RWYCC constitue une donnée d'entrée aux tables de performances des aéronefs pour le calcul des distances d'atterrissage.

- Les éléments du RCR sont communiqués aux pilotes par l'organisme de la circulation aérienne (ATS) sur la fréquence radio ou sur l'ATIS. Le RCR est diffusé par la voie de l'information aéronautique au moyen d'un nouveau format de SNOWTAM, si nécessaire.

Note. Les informations liées à l'état de surface de la piste ne sont plus transmises par METAR.

- Les pilotes utilisent les informations du RCR pour le calcul de la performance à l'atterrissage en conjonction avec les données fournies par le constructeur. Après l'atterrissage, ils produisent un rapport sur l'efficacité de freinage (AIREP) que l'ATS transmet à l'exploitant d'aérodrome pour une éventuelle nouvelle évaluation.

La mise en œuvre à l'échelle européenne du GRF est fixée au 12 août 2021. Sa mise en œuvre à l'échelle mondiale est prévue le 5 novembre 2021.

2 OBJECTIFS DE L'EXPÉRIMENTATION RELATIVE A LA MISE EN ŒUVRE ANTICIPÉE DU GRF

Cette expérimentation relative à la mise en œuvre anticipée du GRF, 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 l'atterrissage et le Runway Condition Code (RWYCC) fourni par l'exploitant ; et
- d'établir un retour d'expérience en vue de l'application à l'échelle nationale par les différents acteurs concernés.

3 DATES ET AÉRODROMES CONCERNÉS

À compter du 5 novembre 2020 et jusqu'au 11 août 2021 (sauf en cas de suspension temporaire de l'expérimentation, voir au § 5), l'expérimentation relative à la mise en œuvre anticipée du GRF est conduite sur les aérodromes de Strasbourg Entzheim et de Colmar Houssen. Le RCR est actualisé uniquement pendant les horaires suivants :

- Strasbourg Entzheim (LFST) : 0830-1800 (heures locales) du lundi au vendredi, sauf jours fériés ;
- Colmar Houssen (LFGA) : 0800-1200 et 1400-1700 (heures locales) du lundi au vendredi, et pendant les extensions programmées par l'exploitant d'aérodrome.

4 CONSÉQUENCES POUR LES PILOTES

4.1 Modification du format de l'information relative à l'état de surface de la piste :

L'information communiquée aux pilotes est la suivante :

➤ Par SNOWTAM

Les éléments du RCR (code RWYCC, type de contamination, épaisseur, couverture) sont communiqués dans le format GRF, à la fin du champ T du SNOWTAM au format actuel, sous la mention « données GRF » [à noter que l'information est donnée pour chaque tiers de piste par ordre de QFU croissant].

A) LFST

B) 07231133

c) 05

F) 8/8/6

G) 20/20/5

T) SNOW-CLEARING IN PROGRESS

GRF DATA 05 4/4/2 100/100/100 20/20/05 COMPACTED SNOW/COMPACTED SNOW/SLUSH

Autres exemples de données GRF dans le champ T du SNOWTAM au format actuel :

T) GRF DATA 05 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET SNOW

T) GRF DATA 05 2/2/2 100/100/100 04/04/04 STANDING WATER/STANDING WATER/STANDING WATER

T) GRF DATA 05 3/3/3 75/75/100 04/04/04 DRY SNOW/DRY SNOW/DRY SNOW

T) GRF DATA 05 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH

➤ Dans ATIS

Les éléments du RCR (code RWYCC, type de contamination, épaisseur, couverture) et l'heure de mesure sont communiqués en remplacement des informations correspondantes du METAR [à noter que l'information est donnée pour chaque tiers de piste dans l'ordre de la direction d'atterrissage ou de décollage].

Bonjour, ici Strasbourg

Information J

Enregistrée à 1 0 3 0 U T C

Piste 0 5

Etat de surface code 2 3 3

Publié à 1 0 1 5 U T C

Neige fondante/neige mouillée/neige mouillée

Profondeur 6 millimètres, 1 2 millimètres, 1 2 millimètres

Couverture 2 5 pour cent, 5 0 pour cent, 5 0 pour cent

Congères adjacentes [...]

➤ Par communications vocales air-sol

Seul le RWYCC et l'heure de mesure sont communiqués par défaut à la fréquence. Le type de contamination, l'épaisseur et la couverture sont fournis sur demande du pilote [à noter que l'information est donnée pour chaque tiers de piste dans l'ordre de la direction d'atterrissage ou de décollage].

STRASBOURG

Piste 0 5

Etat de surface code 2 3 3

Publié à 1 0 1 5 U T C

➤ Les mesures de coefficient de frottement (CFL ou μ) et les données du METAR liées à l'état de surface de la piste ne sont plus fournies.

4.2 Contribution demandée aux pilotes :

Dès que la piste n'est plus sèche (RWYCC différent de 6/6/6), les pilotes sont invités à reporter par AIREP :

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

Exemple : « CITRON AIR XXX Airbus 320 – Efficacité du freinage moyenne ».

À défaut, les pilotes seront sollicités par l'organisme de circulation aérienne 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 pour qualifier le freinage est fournie en annexe.

5 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 la période de suspension, les procédures usuelles s'appliqueront en lieu et place de celles décrites dans la présente circulaire.

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 ou égale à 3 mm) <p><i>Épaisseur inférieure ou égale à 3 mm</i></p> <ul style="list-style-type: none"> NEIGE FONDANTE NEIGE SÈCHE 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><i>Température extérieure de -15°C et moins :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> NEIGE COMPACTÉE 	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre bonne et moyenne.	BONNE A MOYENNE
3	<ul style="list-style-type: none"> GLISSANTE SI MOUILLÉE NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE (toute épaisseur) SUR NEIGE COMPACTÉE <p><i>Épaisseur supérieure à 3 mm :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> NEIGE SÈCHE NEIGE MOUILLÉE <p><i>Température de l'air supérieure à -15°C :</i></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><i>Épaisseur de l'eau ou de la neige fondante supérieure à 3 mm :</i></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