

## Le Global Reporting Format « GRF »

### Qu'est que le Global Reporting Format « GRF » ?

Le GRF est le nouveau concept d'évaluation et de transmission de l'état de surface des pistes. Il permet de fournir, sous forme d'un code dit « RCC » (Runway Condition Code), des informations précises aux pilotes sur les contaminations de piste. Cela permet aux pilotes de prendre en compte d'éventuelles dégradation de l'état de surface de piste (dû à la météo) pour le calcul des distances de décollage et d'atterrissage.

### Pourquoi le GRF a-t-il été développé ?

Le GRF a été développé par l'OACI. Il fait suite à de nombreux accidents d'avions qui ont eu lieu dans le Monde et qui ont été causé par l'état de surface des pistes dégradé par les conditions météorologique. Ce système est destiné à établir de manière plus standardisée et objective que précédemment, les informations sur l'état de surface des pistes en lien avec les performances avion.

### Qu'est-ce que le code « RCC » ?

Le code RCC est transmis aux pilotes afin de les informer sur l'état de surface des pistes. Il est constitué d'une série de trois chiffres, dont la valeur peut aller de « 0 » à « 6 ». Chaque valeur renseigne les pilotes, sur :

- L'état de surface des pistes (nature éventuelle du contaminant et quantité) ;
- La capacité concernant la maîtrise de l'avion en direction et du freinage.

Le RCC « 6 » informe d'un état des pistes complètement sec, permettant une maîtrise en direction et un freinage optimal de l'avion lors des phases de décollage et atterrissage.

A partir du RCC « 5 » et en-dessous, l'état des pistes se dégrade et impacte la maîtrise de



l'avion en direction et le freinage. Par conséquent, les distances réelles de décollage et atterrissage augmenterons.

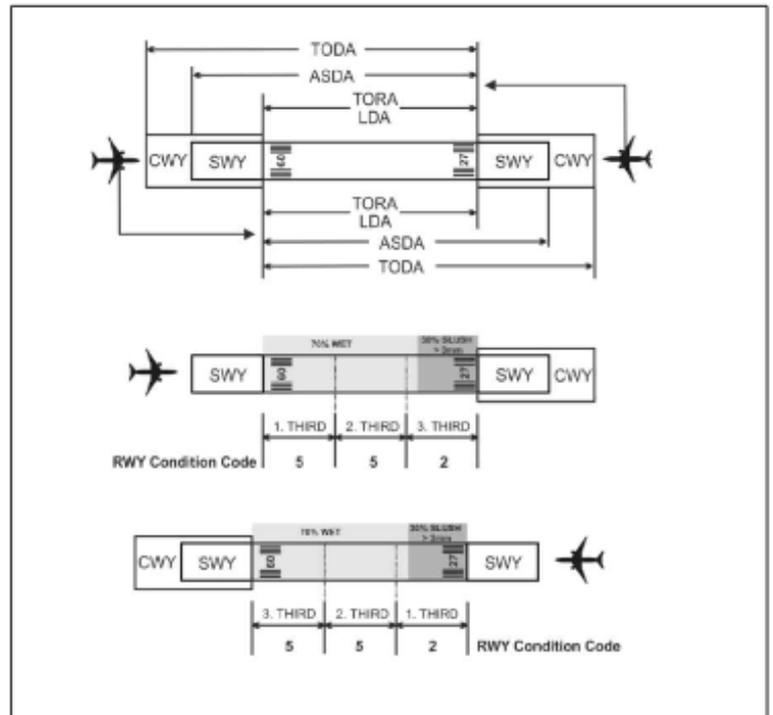
Nous vous invitons à consulter la matrice d'évaluation en annexe de ce document, qui vous donnera les détails de l'état de surface des pistes pour chaque niveau de RCC.

### Pourquoi le RCC est composé de trois chiffres ?

Le RCC est composé de trois chiffres car il donne une indication pour chaque tiers de la piste en service.

Par exemple : si l'ATIS d'Avignon (LFMV) vous annonce une piste en service « 35 » et un RCC de « 5, 5, 2 », cela veut dire qu'au QFU 35 vous aurez dans les deux premiers tiers de la piste un RCC de « 5 » et dans le dernier tiers un RCC de « 2 ».

De plus, comme vous le voyez sur le schéma ci-contre, les prolongements arrêt (SWY) et prolongements dégagés (CWY) que l'on trouve sur l'extrémité de certaines pistes, ne sont pas prise en compte par le RCC



### Comment est élaboré le RCC ?

Le RCC est issu de l'évaluation continue de l'état de surface des pistes par les exploitants des aérodromes et des rapports des pilotes qui font part aux services ATS (contrôleurs aérien) si la qualité du freinage est moins bonne que celle annoncée.



### Quels sont les aérodromes concernés par le GRF ?

Depuis le 12 août 2021 tous les aéroports présentant toutes les caractéristiques ci-après, doivent appliquer le GRF :

- Ouvert à la circulation aérienne publique (CAP et restreint) ;
- Recevant du trafic aérien commercial ;
- Ayant une procédure d'approche aux instruments ;
- Ayant au moins une piste revêtue ;
- Disposant d'un service ATS en activité.

En clair, vous aurez une information RCC sur tous les aérodromes contrôlés ou les aérodromes dotés d'un AFIS en activité.

### Par quels moyens on obtient le RCC ?

Vous obtiendrez le RCC :

- A partir des ATIS ;
- Par SNOWTAM.

Jusqu'à la mise en place du GRF, début août 2021, les SNOWTAM (NOTAM neige) était émis uniquement pendant la période hivernale quand un aérodrome était concerné par de la neige.

Désormais, contrairement à ce que son nom indique, il sera également émis pour de la pluie ou l'eau stagnante, tout au long de l'année. Le SNOWTAM aura une validité de 8 heures.



Par conséquent, si en plein mois de juillet, en préparant un vol à destination d'un aérodrome de notre région, vous tombez sur un SNOWTAM, ne vous précipitez dans le placard pour sortir vos après ski et votre doudoune. Malgré le changement climatique, le temps n'est pas si dérégulé que cela... L'aérodrome en question aura probablement subi une forte averse.



### Quels sont les éléments d'état des pistes indiqués dans un ATIS ?

L'ATIS contiendra les éléments suivants :

- Code RCC de la piste en service ;
- Heure d'observation ;
- \*Nature du contaminant ;
- \*Profondeur du contaminant ;
- \*Pourcentage de couverture du contaminant ;
- Tout éventuel élément utile transmis par l'exploitant de l'aérodrome.

\*Élément donné pour chaque tiers de piste (voir exemple d'ATIS ci-contre).

### Conclusion :

Comme cité plus haut, l'élaboration et la mise en place du GRF fait suite à de nombreux accidents qui ont surtout concerné l'aviation commerciale (gros porteurs) et les avions complexes (turbine).

Il s'agit d'appareils qui sont prévus pour assurer des vols dans des conditions météorologique dégradés et leurs manuels de vol (section performances) prennent en compte dans les calculs (décollage/atterrissage) la plupart des contaminants décrits dans le tableau en annexe. Malgré cela, sorties de piste sont nombreuses à la suite de problèmes de contrôle de l'avion et de freinage dû à l'état des pistes.

Concernant nos appareils légers : ces appareils ne sont pas destinés à être utilisés avec des conditions d'état de piste aussi dégradées. De plus les manuels de vol de ces avions ne prennent pas en compte tous les paramètres liés à l'état des pistes pour le calcul des distances de décollage et d'atterrissage.

Les manuels de vol des DR400 ne prennent en compte aucun contaminant et celui du Cirrus uniquement les pistes en herbe mouillées.

Aussi, il n'est pas sérieux ni sécuritaire d'envisager un vol à partir ou à destination d'un aérodrome annonçant un RCC inférieur à « 5 » ou susceptible de passer en-dessous de « 5 ».

Avec un RCC de « 5 », il vous faudra tenir compte que les distances réelles de décollage et d'atterrissage seront plus importantes. Il conviendra donc de prévoir une marge supplémentaire par rapport aux calculs des distances de décollage et atterrissage calculé à partir du manuel de vol.

Au décollage, la distance de roulement pour obtenir la VI de rotation sera plus longue et le maintien de l'axe plus délicat, surtout s'il y a du vent de travers.

### Information ATS (ATIS vocal)

Paris-CDG piste 2 6 droite

État de surface : code 2 2 2

Publié à 1 2 3 0 UTC

Eau stagnante, eau stagnante, eau stagnante

Profondeur 1 0 millimètres, 1 0 millimètres, 2 0 millimètres

Couverture 1 0 0 pour cent, 1 0 0 pour cent, 1 0 0 pour cent

Largeur disponible 4 0 mètres

Longueur réduite à 2100m

## Bulletin sécurité des vols

A l'atterrissage, le freinage sera plus délicat, beaucoup moins efficace et la tenue d'axe également délicate en particulier par vent de travers.

Nous vous conseillons de garder une copie du tableau RCAM en annexe de ce document afin de l'utiliser lors de la préparation de vos vols.

Lors de la préparation du vol, vous pouvez obtenir les informations RCC prenant l'ATIS par moyen téléphonique (numéro de téléphone indiqué sur la carte VAC de l'aérodrome concerné).

Cela constituera un complément d'information et nous insisterons sur le fait que la seule prise d'un ATIS ne constitue en aucun cas une étude météorologique avant vol sérieuse et sécuritaire. Que ce soit pour un vol local ou une navigation vous devez au minimum étudier les informations suivantes les plus récentes :

- Carte TEMSI ;
- Carte WINTEM ;
- METAR ET TAF des aérodromes concernés par votre vol et environnants.

Vous devez également noter, que le RCC, comme toutes les autres informations météorologiques d'un ATIS, est une observation à un moment donné. Ces éléments peuvent donc aussi bien se dégrader que s'améliorer. D'où l'intérêt de faire une étude météo complète avant vol.

Si vous avez des questions concernant ce sujet ou autre, n'hésitez pas à nous envoyer un petit courriel sur l'adresse : [acdcv.secuvol@gmail.com](mailto:acdcv.secuvol@gmail.com)

Nous vous répondrons dans les meilleurs délais.

En complément de ce BSV, nous vous transmettons l'AIC RUN A04/21 concernant la mise en œuvre du GRF et un enregistrement audio de l'ATIS d'Avignon.

En attendant, voler prudemment.



### ANNEXE

Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) (Runway condition assessment matrix)			
Critères d'évaluation (lors de l'inspection)		Critères d'évaluation pour déclassement (prise en compte des retours pilote)	
Code d'état de la piste	Description de la surface de la piste	Décélération de l'avion ou observation concernant la maîtrise de la direction	Compte rendu pilote – Freinage sur la piste
6	• DRY ( <i>SÈCHE</i> )	—	—
5	• FROST ( <i>GELÉE</i> ) • WET ( <i>MOUILLÉE</i> ) (La surface de la piste est recouverte de toute humidité ou de toute eau visible jusqu'à 3 mm de profondeur inclus) Jusqu'à 3 mm de profondeur inclus : • SLUSH ( <i>NEIGE FONDANTE</i> ) • DRY SNOW ( <i>NEIGE SÈCHE</i> ) • WET SNOW ( <i>NEIGE MOUILLÉE</i> )	Décélération au freinage normale pour l'effort de freinage des roues ET maîtrise de la direction normale	BON (GOOD)
4	Température air extérieur < -15 °C <sup>4</sup> : • COMPACTED SNOW ( <i>NEIGE COMPACTÉE</i> )	Décélération au freinage OU maîtrise de la direction entre BONNE et MOYENNE	BON À MOYEN (GOOD TO MEDIUM)
3	• SLIPPERY WET ( <i>MOUILLÉE GLISSANTE</i> ) • DRY SNOW or WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW ( <i>NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE SUR NEIGE COMPACTÉE</i> (quelle que soit la profondeur)) Profondeur de plus de 3 mm : • DRY SNOW ( <i>NEIGE SÈCHE</i> ) • WET SNOW ( <i>NEIGE MOUILLÉE</i> ) Température air extérieur > -15 °C <sup>4</sup> : • COMPACTED SNOW ( <i>NEIGE COMPACTÉE</i> )	Décélération au freinage sensiblement réduite pour l'effort de freinage des roues OU maîtrise de la direction sensiblement réduite	MOYEN (MEDIUM)
2	Profondeur d'eau ou de neige fondante de plus de 3 mm : • STANDING WATER ( <i>EAU STAGNANTE</i> ) • SLUSH ( <i>NEIGE FONDANTE</i> )	Décélération au freinage OU maîtrise de la direction entre MOYENNE et MÉDIOCRE	MOYEN À FAIBLE (MEDIUM TO POOR)
1	• ICE ( <i>GLACE</i> )	Décélération au freinage sensiblement réduite pour l'effort de freinage des roues OU maîtrise de la direction sensiblement réduite	FAIBLE (POOR)
0	• WET ICE ( <i>GLACE MOUILLÉE</i> ) • WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW ( <i>EAU SUR NEIGE COMPACTÉE</i> ) • DRY SNOW or WET SNOW ON TOP OF ICE ( <i>NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE SUR COUCHE DE GLACE</i> )	Décélération au freinage minimale à nulle pour l'effort de freinage des roues OU maîtrise de la direction incertaine	INFÉRIEUR À FAIBLE (LESS THAN POOR)

<sup>4</sup> La température de la surface de la piste devrait être utilisée de préférence lorsqu'elle est disponible.