



LE GLOBAL REPORTING FORMAT (GRF)

Nouveau système d'évaluation/report de l'état de surface des pistes

PROGRAMME DE LA MATINÉE

- Introduction et aspects réglementaires aérodromes
- Suivi du changement aérodrome
- *Pause de 15 minutes*
- Retour d'expérience de la mise en œuvre anticipée du GRF



Retour d'expérience de la mise en œuvre anticipée du GRF

Alexis Clinet, DSAC-NE/ANA

Mise en œuvre anticipée du GRF

- Deux aérodromes distincts :
 - Strasbourg-Entzheim (LFST) : AD certifié EU avec service ATC
 - Colmar-Houssen (LFGA) : AD exempté (reg. EU 2018/1139) avec services ATC et AFIS
- Acteurs : exploitants d'aérodrome, DSNA, DSAC (EC et IR), STAC, compagnies aériennes, clubs et aéroclubs, pilotes



Société de l'Aéroport de Colmar SAS



DSAC

Choix des aéroports

- Certification européenne / réglementation nationale
- Usages et équipements variés
- Services ATS (ATC / AFIS)
- Dimensionnement des équipes
- Conditions climatiques
- Typologie de trafic :
 - ~ 30 000 mouvements par an
 - ~ 20 compagnies aériennes, plusieurs aéroclubs et école de pilotage

Objectifs de la mise en œuvre anticipée

- Préparation in-situ des acteurs (exploitants, ATS, compagnies aériennes)
- Evaluation de l'impact opérationnel (occupation et temps d'indisponibilité de pistes, occupation de la fréquence, charge de travail induite pour l'ATC, mode dégradé, mise à jour de l'ATIS,...)
- Vérification de la compatibilité des systèmes
- Consolidation de la chaîne de transmission de l'information montante et descendante
- Appréciation des temps de transmission des informations et les réponses éventuelles aux AIREP
- Etablissement des concordances entre les AIREP des pilotes après atterrissage et le Runway Condition Code (RWYCC)
- Retour d'expérience

Déroulement

- Avril à Octobre 2019 : préparation
- 25 nov. 2019 : Phase 1 (AIC A 25/19)
- 30 janvier 2020 : Phase 2 (AIC A 02/20)
- Mars à Septembre 2020 : suspension (COVID-19)
- Octobre 2020 : reprise
- 12 août 2021 : applicabilité

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

Les dispositions de la présente AIC remplacent celles de l'AIC France A 25/19 à compter du 30 janvier 2020.
La présente AIC remplace l'AIC France A 1/20.

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 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 sens de piste et établit un rapport RCR (Runway condition report), contenant un code RWYOC (Runway condition code) décrivant l'état de surface des pistes : type de contaminant, épaisseur, couverture pour chaque sens 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 avions 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.

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 (AREP) qui l'ATS transmet à l'exploitant d'aérodrome pour une éventuelle nouvelle évaluation.

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

2 OBJECTIFS DE L'EXPERIMENTATION 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 AREP) ;
- d'établir les concordances entre les AREP des pilotes après atterrissage et le Runway Condition Code (RWYOC) 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.

3 DATES ET AERODROMES CONCERNES

À compter du 30 janvier 2020 et jusqu'au 04 novembre 2020 (sauf en cas de suspension temporaire de l'expérimentation, voir au § 5), la phase 2 de 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 :

Transmission de l'information

- Par SNOWTAM (ancien format)

A) LFST
B) 07231133
C) 05
F) 8/8/6
G) 20/20/5
T) DÉNEIGEMENT EN COURS
GRF DATA 05/4/4/2/100/100/100/20/20/5 COMPACTED SNOW/COMPACTED SNOW/SLUSH

RWY RwyCC Couverture Épaisseur Contaminant

- Par ATIS
- Par communication vocales air-sol :
 - RWYCC et heure de mesure par défaut
 - type de contamination, épaisseur et couverture sur demande du pilote

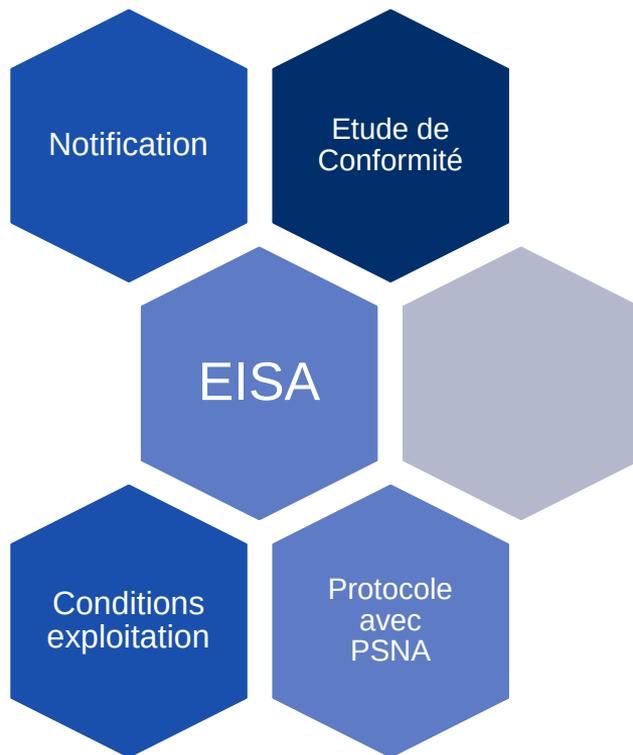
Prérequis à la mise en œuvre

- Note de cadrage
- Référentiel réglementaire et guides / NIT
- Notification de changement* (différentes exigences)
 - Etudes de sécurité et de conformité
 - Manuels et procédures
 - Protocole de coordination et FDA
- Information des compagnies aériennes et pilotes (AIC, mails et échanges)
- Formation des acteurs

Notification du changement

- Demande de changement par l'exploitant d'aérodrome pour approbation au moins 2 mois avant la mise en place du GRF
- Demande(s) de changement miroir côté PSNA (ATC et/ou AFIS)
 - phraséologie GRF (SERA) et format de l'information
 - récolte et transmission des AIREPs à l'exploitant d'aérodrome
- Coordination entre services instructeurs (PLE / PLA)
- Objectif :
s'assurer qu'une coordination suffisante entre l'exploitant d'aérodrome et le PSNA a été mise en place, vérifier l'existence de moyens techniques et de procédures claires

Contenu du dossier exploitant

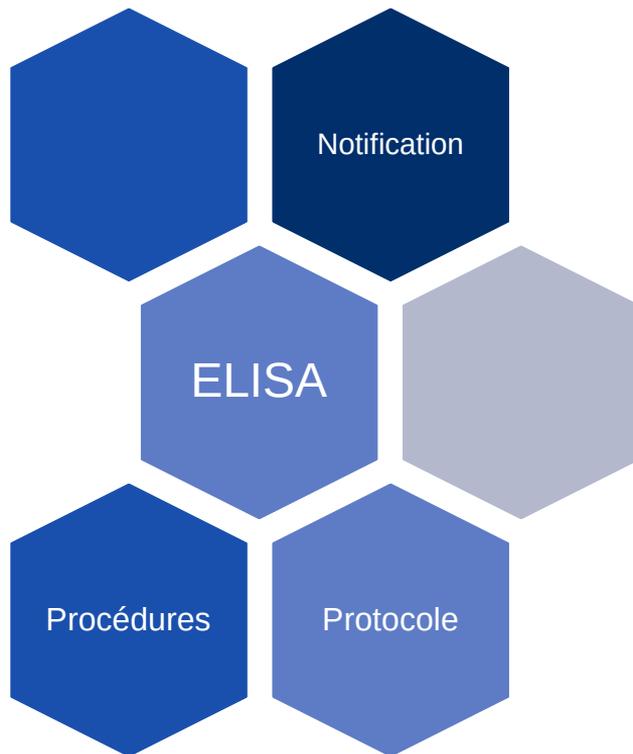


<https://www.ecologie.gouv.fr/certification-securite-et-reglementation-des-aerodromes>

Périmètre du changement exploitant

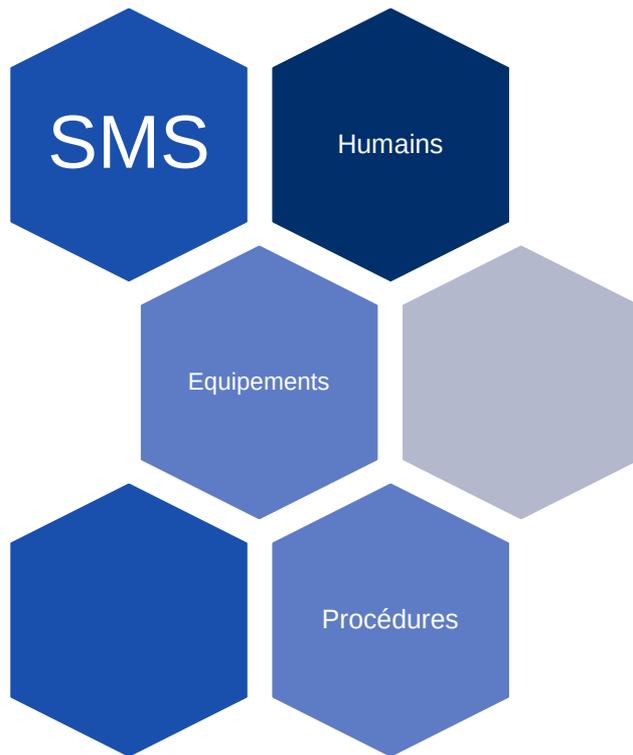


Contenu du dossier PSNA AFIS



<https://www.ecologie.gouv.fr/afis-aerodrome-flight-information-service>

Périmètre du changement PSNA AFIS



Points de vigilance

- Procédures d'exploitation :
 - inspection et de caractérisation de l'état de surface (identification et mesure des contaminants)
 - veille de l'état de surface de la piste (coordination avec le PSNA)
 - transmission de l'information (exploitant, PSNA, PSIA)
 - procédures urgences / dégradées
- Protocole de coordination Exploitant – PSNA
- Connaissance des procédures par les intéressés
- Application des procédures
- Information des usagers
- Aspect SGS : Traçabilité des relevés pour analyse et REX

Premier bilan

