



RETEX  
EXPERIMENTATION GRF

Regis Bodo, Responsable Opération  
Didier Parisy, Responsable sécurité Aéro  
Webinar 1er Octobre 2020

- L'Aéroport de Strasbourg participe à une mise en œuvre expérimentale du GRF depuis le 4 novembre 2019.
- L'expérimentation a été déployée en 3 phases.
- Le changement pérenne aurait dû entrer en vigueur en novembre 2020, la crise du COVID a décalé cette date au 12 Août 2021.

**MISE EN OEUVRE  
EXPERIMENTALE  
DU GRF**

- LES ETAPES PREALABLES AU CHANGEMENT
- LES ALEAS DE L'EXPERIMENTATION
- LES PHASES DE L'EXPERIMENTATION
- LES PRINCIPALES ER/MAR DE LA PHASE 3



### Nouvelle Réglementation

- **Circulaire 355 OACI**
  - Analyse réglementaire
  - Analyse documentaire transverse (STAC, NOTAM, etc)
- **Etat des lieux**
  - Organisation des services
  - Comparatif GRF / TALPA

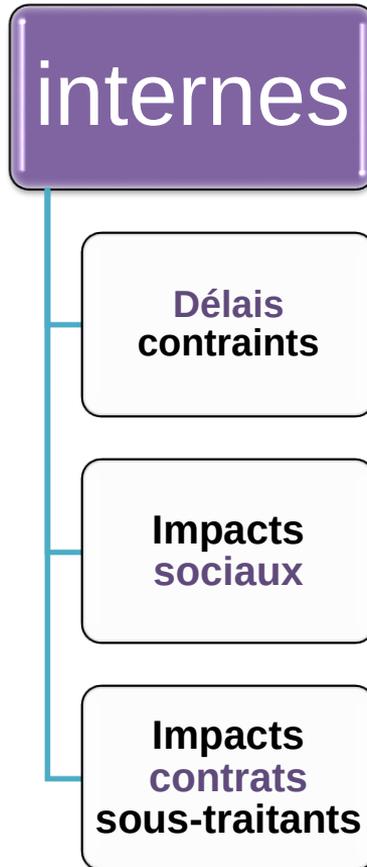
### Impacts organisationnels

- **Formation FDA**
  - publication de SNOWTAM
- **Changement de paradigme de la caractérisation de l'état de la piste**
  - RCR / RYWCC
- **nouveaux outils opérationnels**
  - RCAM
  - Gabarit de 3 mm
- **missions supplémentaires** (internes et sous-traitants)
  - Veille chaussée
  - Modification du plan neige

### Prérequis à la mise en oeuvre

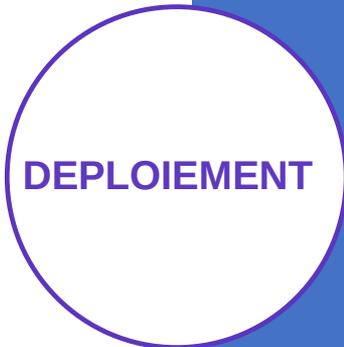
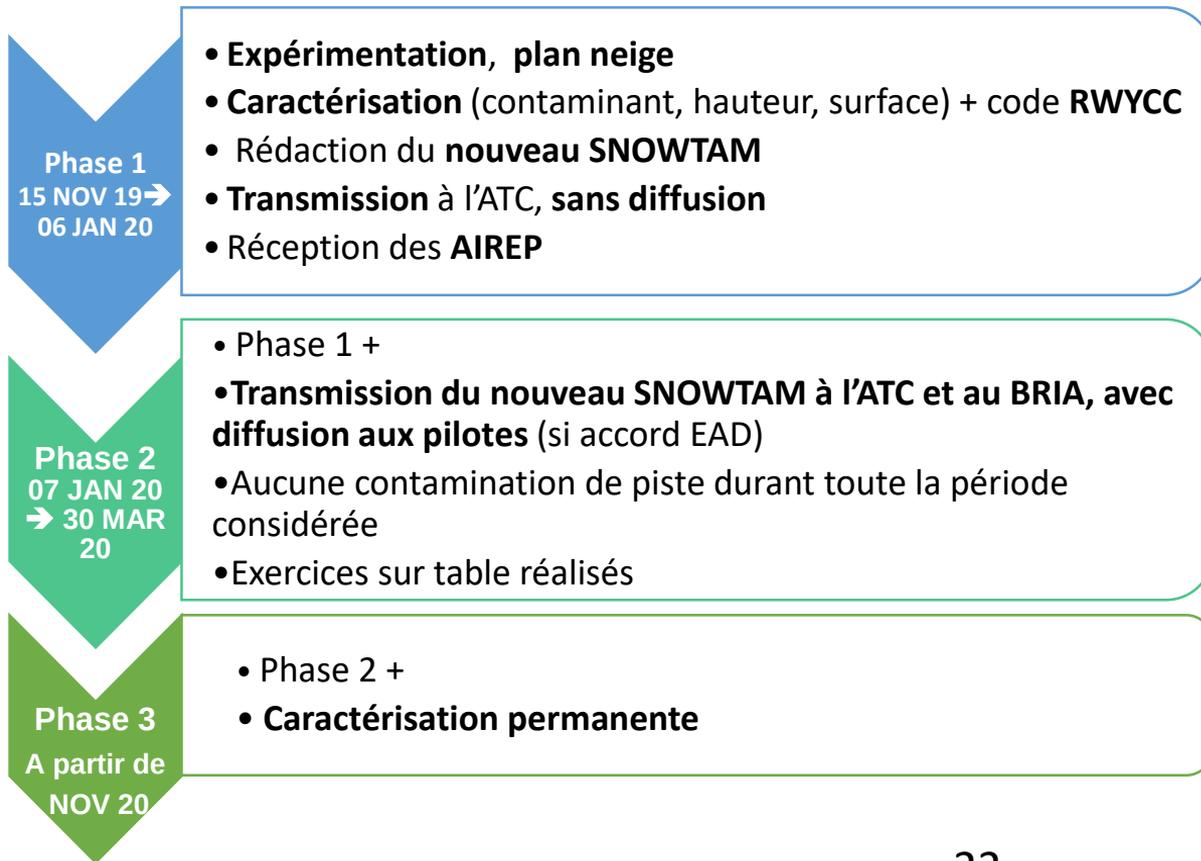
- **Changement** pour approbation
  - EISA
  - Démonstration de conformité
  - Protocole SNA-Exploitant
- **Manuel d'aérodrome**
  - RCO SLLIA
  - Plan neige
- **Pédagogie et communication**
  - Nouvelles missions et responsabilités
  - Nouvelles méthodes de travail
- **Formations**
  - Sensibilisation par le STAC
  - E-learning

LES IMPACTS  
PRÉALABLES  
AU CHANGEMENT



A white circle with a purple border containing the text 'LES ALEAS' in purple capital letters.

**LES ALEAS**



**DEPLOIEMENT**

ER 1 : Mauvaise  
alimentation RCAM

- MAR 1 : formation/sensibilisation
- MAR 2 : exercices sur table

ER 2 : SNOWTAM  
inadapté

- MAR 1 : publication aéro (AIC/NOTAM)
- MAR 2 : communication directe compagnies régulières

ER3 : délai de  
transmission de l'IA

- MAR 1 : création d'une RCAM adaptée et simplifiée
- MAR 2 : communication mail + téléphone SNA/BRIA

ER4 : Impossibilité de  
publication SNOWTAM

- MAR 1 : suspension de l'expérimentation et publication de l'IA par le SNA

PRINCIPALES  
ER / MAR

# RETOUR D'EXPERIENCE MISE EN ŒUVRE ANTICIPEE DU GRF SUR LA PLATEFORME DE COLMAR-HOUSSEN

Lionel Boll, Responsable Opération

**ADC**



Société de l'Aéroport de Colmar SAS

European Business Aviation Association



# SOMMAIRE

- Préparation et formation
- Quelques chiffres
- Objectifs de la mise en œuvre anticipée
- FAQ
- Histogrammes de température et des RWYCC



# Préparation et formation

- Collaboration et réunion de préparation entre les différents acteurs de l'aviation civile et les exploitants LFST-LFGA
- Présentation du GRF et formation interne des personnels LFGA
- Mise en œuvre et compréhension facilitées par l'expérience des agents et dues à :
  - La connaissance de la NIT éditée par le STAC [Caractérisation de l'état de surface des pistes en conditions météorologiques dégradées \(2014\)](#)
  - La rédaction de SNOWTAM avant la mise en œuvre anticipée



# Quelques chiffres

- 244 jours entre le 01/12/19 et le 01/08/20
- 251 RCR
- 212 RWYCC 6
- 49 RWYCC 5
- Aucun RWYCC 4/3/2/1/0
- Aucune situation nécessitant la rédaction d'un SNOWTAM
- Seulement 7 changements d'état durant les horaires d'ouverture (peu de phénomènes de giboulées et aucune chute de neige)
- Températures moyennes entre le 01/12/19 et le 01/04/20 4,75°C



# Objectifs de la mise en œuvre anticipée

- De préparer in-situ les différents acteurs (exploitants, ATS, compagnies aériennes)

Oui pour ce qui est de l'exploitant et du SNA

- D'évaluer 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

Oui. Il s'avère que même si la charge de travail a augmenté, cela ne présente pas de contraintes particulières.

Néanmoins il faut souligner le fait que très peu de mesures ont été réalisées au vu des conditions météorologiques durant les mois de l'étude (pas de neige ou de situations dégradées à Colmar), ce qui fausse partiellement ce constat

- De vérifier la compatibilité des systèmes

Malheureusement l'ensemble des systèmes n'a pu être évalué

- De consolider la chaîne de transmission de l'information montante et descendante

Cet objectif n'a pu être mis en œuvre : aucun AIREP recensé, ni aucun SNOWTAM publié



# Objectifs de la mise en œuvre anticipée

- D'apprécier les temps de transmission des informations et les réponses éventuelles aux AIREP

Cet objectif n'a pu être mis en œuvre, aucun AIREP recensé

- D'établir les concordances entre les AIREP des pilotes après atterrissage et les Runway Condition Code (RCC) établis par l'exploitant

Cet objectif n'a pu être mis en œuvre, aucun AIREP recensé

- D'établir un retour d'expérience permettant l'ajustement des processus aux interfaces, de formation et d'information en vue de la mobilisation à grande échelle des acteurs et réajustement.

Cet objectif n'a pu être mis en œuvre puisque seuls le SNA et l'exploitant ont été impliqués

