



AACGB

AGENCE DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINÉE – BISSAU

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU NOUVEAU
FORMAT DE COMPTE RENDU SUR L'ÉTAT DE LA
SURFACE DES PISTES (GRF) POUR LES EXPLOITANTS
D'AERODROME**

Edition Octobre 2021



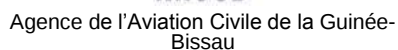
Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :1 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

PAGE DE VALIDATION

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	VISA/DATE
REDACTION	Directeur des Infrastructures et de la Navigation Aérienne	Constantino Sanches VAZ	
VERIFICATION	Cabinet Juridique	Eugénio Carlos C.R. MOREIRA	
VALIDATION OPERATIONNEL	Président du Comité Technique	Malam DA SILVA	
APPROBATION	Présidente du Conseil de l'Administration de l'AACGB	Caramo CAMARÁ	



Page :.....2 de 36
Edition :.....1
Date :.....Octobre 2021

[illegible]



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :3 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	3
LISTE DES TABLEAUX	5
LISTE DES FIGURES	6
ABREVIATIONS ET SIGLES	7
LISTE DES RÉFÉRENCES	7
I. DÉFINITIONS	9
II. DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	10
II.1. Introduction.....	10
II.2. Objectif.....	10
II.3. Champ d'application	10
II.4. Utilisateurs	10
II.5. Date d'application.....	10
II.6. Langue de transmission du RCR	10
II.7. Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome	10
II.8. Responsabilités du fournisseur de services de la navigation aérienne	11
II.9. Responsabilités des opérateurs aériens	11
III. MISE EN ŒUVRE DU GRF	11
III.1. Moyens de mise en œuvre	11
III.1.1. Mise en place d'une équipe locale	11
III.1.2. Moyens matériels.....	12
III.1.3. Mécanisme de coordination.....	12
III.2. Etat de la surface des pistes — Evaluation et compte rendu	12
III.2.1. Renseignements généraux et compréhension conceptuelle de la mise en œuvre.....	12
III.2.2. Besoin d'informations opérationnelles	12
III.2.3. Objectifs	13
III.2.4. Pratiques opérationnelles	14
III.2.5. Rapport sur l'état des pistes.....	14
III.2.5.1. Section calcul des performances de l'avion	14
III.2.5.2. Section conscience de la situation	19
III.2.5.3. Évaluation d'une piste et attribution d'un code d'état de la piste	20
III.2.5.4. Contaminants uniques ou multiples	24



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :4 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

III.3. Collecte de données et traitement de l'information	25
III.3.1. Service automatique d'information de région terminale (ATIS)	25
III.3.2. Contrôle de la circulation aérienne (ATC)	26
III.4. Processus d'évaluation de l'état des pistes — Logigrammes	26
III.4.1. Processus générique d'évaluation de l'état des pistes.....	26
<i>Figure 3-5. Logigramme B</i>	30
<i>ANNEXE 1. Méthodes d'évaluation de l'état de la surface des pistes</i>	31
<i>ANNEXE 2. Formulaire du RCR (version française).....</i>	33
<i>ANNEXE 3. RCR FORM (version anglaise).....</i>	35



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :5 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2-1 Pourcentage de couverture pour les contaminants.....	17
Tableau 2-2 Évaluation de l'épaisseur des contaminants	17
Tableau 2-3. Attribution d'un code d'état de la piste (RWYCC).....	21
Tableau 2-4. Corrélation entre les codes d'état de la piste et les comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage sur la piste.....	22
Tableau 2-5. Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM).....	23



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :6 de 36
Edition :1
Date :Ocobre 2021

LISTE DES FIGURES

Figure 2.1. Code d'état des pistes communiqué par l'ATS à l'équipage de conduite pour les tiers de piste.	16
Figure 2.2. Code d'état des pistes communiqué par l'ATS à l'équipage de conduite pour les tiers de piste avec seuil décalé.....	17
Figure 3-1. Contaminant unique.....	25
Figure 3-2. Processus générique d'évaluation de l'état des pistes	27
Figure 3-3. Processus générique RCAM — Choix de l'organigramme	28
Figure 3-4. Logigramme A	29
Figure 3-5. Logigramme B	30



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :7 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

ABREVIATIONS ET SIGLES

AACGB	Aviation de l'Aviation Civile de la Guinée Bissau
AIM	Gestion de l'information aéronautique
AIREP	Compte rendu en vol
AIS	Services d'information aéronautique
ASDA	Distance utilisable pour l'accélération-arrêt
ATC	Contrôle de la circulation aérienne (en général)
ATIS	Service automatique d'information de région terminale
ATM	Gestion du trafic aérien
ATS	Services de la circulation aérienne
CWY	Prolongement dégagé
GRF	Nouveau format de compte rendu mondial pour l'évaluation et la communication de l'état des surfaces de pistes
LDA	Distance utilisable à l'atterrissage
MET	Services météorologiques
NOTAM	Avis aux aviateurs/aviatrices
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMM	Organisation météorologique mondiale
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
RCAM	Matrice d'évaluation de l'état des pistes
RCR	Rapport sur l'état des pistes
RWYCC	Code d'état de la piste
SWY	Prolongement d'arrêt
TODA	Distance utilisable au décollage
TORA	Distance de roulement utilisable au décollage
TWY	Voie de circulation

LISTE DES RÉFÉRENCES

- RTA GB I4 Vol I : Conception et exploitation technique des aérodromes,



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :8 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

- Doc OACI 9981 : Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodrômes, 2ème éd. 2016
- Circulaire OACI 355 : Évaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes, 2019



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AÉRODROME

Page :9 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

I. DÉFINITIONS

Caractéristiques de frottement. Propriétés ou attributs physiques, fonctionnels et opérationnels du frottement résultant d'un système dynamique.

Caractéristiques de frottement de surface. Propriétés ou attributs physiques, fonctionnels et opérationnels du frottement qui sont en rapport avec les propriétés de la surface de chaussée et peuvent se distinguer les unes des autres.

Code d'état de la piste (RWYCC)*. Chiffre qui décrit l'état de la surface d'une piste et qui doit être utilisé dans le rapport sur l'état des pistes.

Compte rendu en vol*. Un compte rendu d'un aéronef en vol préparé conformément aux exigences relatives à la position et aux comptes rendus opérationnels et/ou météorologiques.

Contaminant. Un dépôt (tel que l'eau stagnante, boue, poussière, sable, huile et caoutchouc) sur une chaussée d'aérodrome, dont les effets dégradent les caractéristiques de frottement de la surface de la chaussée.

Équipe de sécurité des pistes. Une équipe composée de représentants de [l'exploitant de l'aérodrome], du fournisseur de services de la circulation aérienne, des compagnies aériennes ou des exploitants d'aéronefs, d'associations de pilotes et de contrôleurs de la circulation aérienne, et de tout autre groupe qui participe directement à l'exploitation des pistes [sur un aérodrome particulier], qui est chargée de conseiller les responsables concernés à propos des problèmes potentiels de sécurité des pistes et de recommander des stratégies d'atténuation.

État de surface des pistes*. Description de l'état de surface des pistes utilisée dans le rapport sur l'état des pistes, qui établit la base pour déterminer le code d'état des pistes aux fins des performances de l'avion.

Frottement. Force de résistance le long de la ligne de mouvement relatif entre deux surfaces en contact.

Gestion de l'information aéronautique (AIM)*. Gestion dynamique intégrée des informations aéronautiques par la fourniture et l'échange, en collaboration avec toutes les parties, de données aéronautiques numériques ayant fait l'objet d'un contrôle de la qualité.

Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)*. Tableau permettant, au moyen de procédures connexes, de déterminer le code d'état des pistes à partir d'un ensemble de conditions de surface de piste observées et de rapports des pilotes sur l'efficacité du freinage.

Rapport sur l'état des pistes (RCR)*. Système d'information mondial exhaustif relatif à l'état de la surface des pistes et à son effet sur les performances de décollage et d'atterrissage des avions.

Service de la circulation aérienne*. Terme générique désignant divers termes : service d'information de vol, service d'alerte, service consultatif de la circulation aérienne, service de contrôle de la circulation aérienne (service de contrôle régional, service de contrôle d'approche ou service de contrôle d'aérodrome).

Service d'information aéronautique (AIS)*. Service chargé de fournir, dans une zone de couverture définie, les données aéronautiques et les informations aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

SNOWTAM*. NOTAM d'une série spéciale établi dans un format normalisé, qui fournit un compte rendu d'état de surface signalant l'existence ou la fin de conditions dangereuses dues à la présence de neige, de glace, de neige fondante, de gelée, d'eau stagnante ou d'eau combinée à de la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée sur l'aire de mouvement.

* Applicable à partir du 04 novembre 2021.



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AÉRODROME**

Page :10 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

II. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

II.1. Introduction

Les statistiques de l'OACI montrent que plus de 25% des risques d'accident sont liés à la sécurité des pistes. En effet, les performances et les limites opérationnelles des avions à l'atterrissage et au décollage dépendent fortement de l'état de surface des pistes, lequel peut être sévèrement dégradé lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises. L'information sur la contamination des pistes s'avère en conséquence capitale : seule une caractérisation précise (nature du contaminant, surface concernée, épaisseur) permet aux pilotes la prise en compte de ces conditions opérationnelles pour une sécurité optimale, en déterminant avec exactitude les performances de décollage et d'atterrissage de leurs avions.

II.2. Objectif

Le présent document fournit des éléments indicatifs applicables pour la mise en œuvre du nouveau format de compte rendu de l'état de la surface des pistes (GRF) pour les exploitants d'aérodrome.

II.3. Champ d'application

Les éléments indicatifs contenus dans le présent document s'appliquent aux aérodromes dotés d'une piste revêtue.

II.4. Utilisateurs

Le présent document sert d'orientations :

- a) aux exploitants d'aérodromes ;
- b) aux inspecteurs de l'Aviation civile.

II.5. Date d'application

Les éléments indicatifs du présent document sont applicables à partir du 04 novembre 2021.

II.6. Langue de transmission du RCR

Afin d'éviter les erreurs et les marges d'interprétation des informations, le rapport sur l'état des pistes (RCR) doit être généré en Anglais par l'exploitant d'aérodrome et transmis aux équipages de conduite par le fournisseur de services de la navigation aérienne (voir Annexe 3).

II.7. Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome

Avant la date de mise en œuvre effective du GRF, il incombe à l'exploitant d'aérodrome de :

- I. préparer un cadre de mise en œuvre à travers un mécanisme de planification, de coordination et de suivi ;



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AÉRODROME**

Page :11 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

2. évaluer les risques pour la sécurité au niveau de l'aéroport dans le cadre du SMS, y compris aussi pour l'ATS ;
3. former le personnel technique chargé de la mise en œuvre ;
4. acquérir du matériel pour la mise en œuvre, notamment d'appareils pour la mesure d'épaisseur de l'eau à la surface de la piste ;
5. organiser des sessions d'essai en coordination avec l'autorité de l'aviation civile et les différentes parties prenantes ;
6. faire recours à l'assistance de l'autorité de l'aviation civile et d'autres partenaires pour la mise en œuvre.

A compter du 04 novembre 2021, l'exploitant d'aérodrome doit évaluer, mesurer et communiquer l'état des surfaces de pistes, conformément aux dispositions figurant dans le présent document.

II.8. Responsabilités du fournisseur de services de la navigation aérienne

Le fournisseur de services de la navigation aérienne doit :

1. transmettre les comptes rendus de surface de piste (RCR) fournis par l'exploitant d'aérodrome aux équipages de conduite (communications vocales, ATIS, CPDLC, SNOWTAM) ;
2. transmettre les comptes rendus spéciaux en vol (AIREP) à l'exploitant d'aérodrome.

II.9. Responsabilités des opérateurs aériens

Les opérateurs aériens doivent :

1. utiliser les informations contenues dans les rapports de surface des pistes conjointement avec les données de performances fournies par les constructeurs d'aéronefs pour déterminer si les opérations d'atterrissage ou de décollage peuvent être effectuées en toute sécurité ; et
2. fournir des comptes rendus spéciaux de vol (AIREP) sur les actions de freinage, au fournisseur de services de navigation aérienne.

III. MISE EN ŒUVRE DU GRF

III.1. Moyens de mise en œuvre

III.1.1. Mise en place d'une équipe locale

La clé de la réussite de la mise en œuvre du GRF réside dans la coordination entre l'exploitant, le fournisseur de services de navigation aérienne et les opérateurs aériens. A cet effet, l'exploitant d'aérodrome doit mettre en place une équipe locale composée des représentants des acteurs de la plateforme, notamment les contrôleurs et les pilotes.

Cette équipe doit aussi se réunir périodiquement afin d'échanger sur l'amélioration de la mise en œuvre du GRF.



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AÉRODROME**

Page :12 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

III.1.2. Moyens matériels

L'exploitant doit mettre en place des moyens matériels nécessaires à la mise en œuvre du GRF notamment :

- un équipement pour la mesure du coefficient de frottement longitudinal ;
- un équipement pour la mesure de l'épaisseur des contaminants ;
- un équipement pour la mesure de la couverture des contaminants ;
- des moyens de communication ;
- des moyens de déplacement ;
- des supports numériques pour la documentation.

III.1.3. Mécanisme de coordination

Pour assurer une mise en œuvre effective du GRF, l'exploitant d'aérodrome en coordination avec le fournisseur de services de la navigation aérienne et les opérateurs aériens, doivent définir un mécanisme de remontée des informations sur l'état des pistes. En effet, il doit être établi un canal de transmission des RCR générés par l'exploitant au fournisseur de services de navigation aérienne pour les équipages de conduite, mais aussi une remontée rapide des AIREP à l'exploitant d'aérodrome.

Le mécanisme ainsi établi doit définir au minimum :

- la procédure de transmission des RCR générés par l'exploitant au fournisseur de services de la navigation aérienne ;
- la procédure de transmission des RCR du fournisseur de services de la navigation aérienne aux équipages de conduite ;
- la procédure de transmission des comptes rendus des pilotes à l'exploitant d'aérodrome ;
- les canaux de transmission des informations ;
- les points focaux ;
- etc.

III.2. Etat de la surface des pistes — Evaluation et compte rendu

III.2.1. Renseignements généraux et compréhension conceptuelle de la mise en œuvre

On considère que les performances des avions sont affectées lorsque tout contaminant hydrique couvre plus de 25 % d'un tiers de piste. L'objectif des procédures d'évaluation et de compte rendu est d'informer les exploitants d'aéronefs d'une manière compatible avec l'effet sur les performances de l'état de la surface des pistes qui sont affectées par toute contamination résiduelle.

L'objectif du rapport sur l'état des pistes (RCR) est d'établir un langage commun à tous les acteurs du système basé sur l'effet que l'état de la surface de piste pourra avoir sur les performances de l'avion. Il est donc essentiel que tous les membres de la chaîne d'information, de l'origine des données aux utilisateurs finaux, aient reçu une formation adéquate. Il est important que le personnel de l'aérodrome communique avec précision l'état de la surface de piste.

III.2.2. Besoin d'informations opérationnelles

Pour la sécurité du pilotage de l'avion, l'équipage de conduite a besoin de renseignements précis sur l'état de la surface de piste, qui lui sont communiqués au moyen de NOTAM (piste mouillée glissante) et de RCR.



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AÉRODROME**

Page :13 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

Lorsque la piste est entièrement ou partiellement contaminée par de l'eau stagnante, le rapport sur l'état des pistes doit être diffusé via les services AIS et ATS. Lorsque la piste est mouillée sans que ce soit en raison de la présence d'eau stagnante, l'information évaluée doit être diffusée au moyen du rapport sur l'état des pistes via l'ATS seulement.

Les pratiques opérationnelles décrivent les procédures pour obtenir les renseignements qui, du point de vue opérationnel, sont nécessaires aux équipages de conduite et aux agents d'exploitation, pour les sections suivantes :

- a) calculs des performances des avions au décollage et à l'atterrissage :
 - 1) préparation du vol :
 - pré-planification avant le début du vol ;
 - décollage de la piste ;
 - atterrissage sur un aéroport de destination ou un aéroport de dégagement ;
 - 2) en vol :
 - lorsque la continuation du vol est évaluée ;
 - avant l'atterrissage sur une piste ;
- b) conscience de la situation en ce qui concerne l'état de la surface des voies de circulation et des aires de trafic.

III.2.3. Objectifs

Le RWYCC doit être indiqué pour chaque tiers de la piste évaluée. Le processus d'évaluation consiste à :

- a) évaluer l'état de l'aire de mouvement et en rendre compte ;
- b) communiquer les informations évaluées dans le bon format ;
- c) rendre compte sans retard des changements significatifs.

Les renseignements à communiquer doivent être conformes au RCR, qui comprend :

- a) une section calcul des performances des avions ;
- b) une section conscience de la situation.

Les renseignements doivent être contenus dans un chapelet d'informations présenté dans l'ordre ci-après, en utilisant seulement des caractères compatibles avec l'AIS.

a) section calcul des performances des avions :

- 1) indicateur d'emplacement de l'aéroport ;
- 2) date et heure de l'évaluation ;
- 3) numéro d'identification de la piste le plus faible,
- 4) code d'état de la piste pour chaque tiers de piste ;
- 5) pourcentage de couverture de contaminant pour chaque tiers de piste ;
- 6) épaisseur du contaminant non adhérent pour chaque tiers de piste ;
- 7) description des conditions pour chaque tiers de piste ;
- 8) largeur de la piste à laquelle le RWYCC s'applique, si elle est inférieure à la largeur publiée ;



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AÉRODROME**

Page :14 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

b) section conscience de la situation :

- 1) longueur de piste réduite ;
- 2) sable non adhérent sur la piste ;
- 3) traitement chimique sur la piste ;
- 4) état des voies de circulation ;
- 5) état de l'aire de trafic ;
- 6) utilisation du coefficient de frottement mesuré, approuvée par l'AACGB et publiée par l'exploitant ;
- 7) observations en langage clair.

III.2.4. Pratiques opérationnelles

En conformité avec le rapport sur l'état des pistes, le compte rendu doit commencer lorsqu'un changement significatif de l'état de la surface de la piste survient en raison de la présence d'eau.

Les comptes rendus sur l'état de la surface des pistes doivent se poursuivre pour refléter les changements significatifs jusqu'à ce que la piste ne soit plus contaminée. Le cas échéant, l'exploitant d'aérodrome doit publier un rapport sur l'état des pistes indiquant que la piste est mouillée ou sèche, selon le cas.

III.2.5. Rapport sur l'état des pistes

III.2.5.1. Section calcul des performances de l'avion

La section calcul des performances de l'avion est un chapelet d'informations groupées et séparées par un espace « » et s'achève par un retour et deux interlignes « <<≡ ». Cela sert à distinguer la section "calcul des performances de l'avion" de la section suivante "conscience de la situation" ou de la section suivante "calcul des performances de l'avion" concernant une autre piste.

L'information à fournir dans cette section se compose des éléments suivants :

- a) **Indicateur d'emplacement d'aérodrome** : Indicateur d'emplacement OACI à quatre lettres, conformément aux dispositions du *Doc 7910, Indicateurs d'emplacement*.

Cette information est obligatoire.

Format : nnnn

Exemples : DBBB, DBBT

- b) **Date et heure de l'évaluation** : date et heure (UTC) à laquelle l'évaluation a été effectuée par le personnel formé.

Cette information est obligatoire.

Format : MMDDhhmm

Exemple : 09111357

- c) **Numéro d'identification de piste le plus bas** : un numéro à deux ou trois caractères identifiant la piste pour laquelle, l'évaluation est réalisée et communiquée.

Cette information est obligatoire.

Format : nn[L] ou nn[C] ou nn[R]

Exemple : 06



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :15 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

- d) **Code d'état de la piste pour chaque tiers de piste** : nombre d'un seul chiffre identifiant le RWYCC évalué pour chaque tiers de piste.

Les codes sont communiqués en un groupe de trois caractères séparés par un « / » pour chaque tiers. La direction pour l'indication des tiers de piste doit être la direction vue depuis le numéro de désignation le plus bas. Cette information est obligatoire. Lorsque l'ATS communique à l'équipage de conduite des informations sur l'état de la surface des pistes, on fait toutefois référence aux sections dans l'ordre : première, deuxième et troisième partie de la piste. La première partie désigne toujours le premier tiers de la piste tel que vu dans la direction de l'atterrissage ou du décollage, comme le montrent les Figures 2.1 et 2.2.

Format : n/n/n

Exemple : 5/5/2

- e) **Pourcentage de couverture de contaminant pour chaque tiers de piste** : un nombre identifiant la couverture en pourcentage.

Les pourcentages doivent être communiqués dans un groupe de caractères pouvant comprendre jusqu'à 9 caractères séparés par une « / » pour chaque tiers de piste. L'évaluation est fondée sur une répartition égale dans les tiers de piste, en utilisant les orientations du Tableau 2-1. Cette information est conditionnelle. Elle n'est pas communiquée pour un tiers de piste si celui-ci est sec ou couvert à moins de 10 %.

Format : [n]nn/[n]nn/[n]nn

Exemples : 25/50/100 ;

NR/50/100 si le contaminant couvre moins de 10 % du premier tiers ;

25/NR/100 si le contaminant couvre moins de 10 % du deuxième tiers ;

25/50/NR si le contaminant couvre moins de 10 % du troisième tiers.

Avec une répartition inégale des contaminants, l'information supplémentaire doit être fournie dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes.

Note.— S'il n'y a pas de renseignements à indiquer, insérer "NR" à l'endroit approprié dans le message pour indiquer à l'usager qu'il n'existe pas d'information (INRI).



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :16 de 36

Edition :1

Date :Octobre 2021

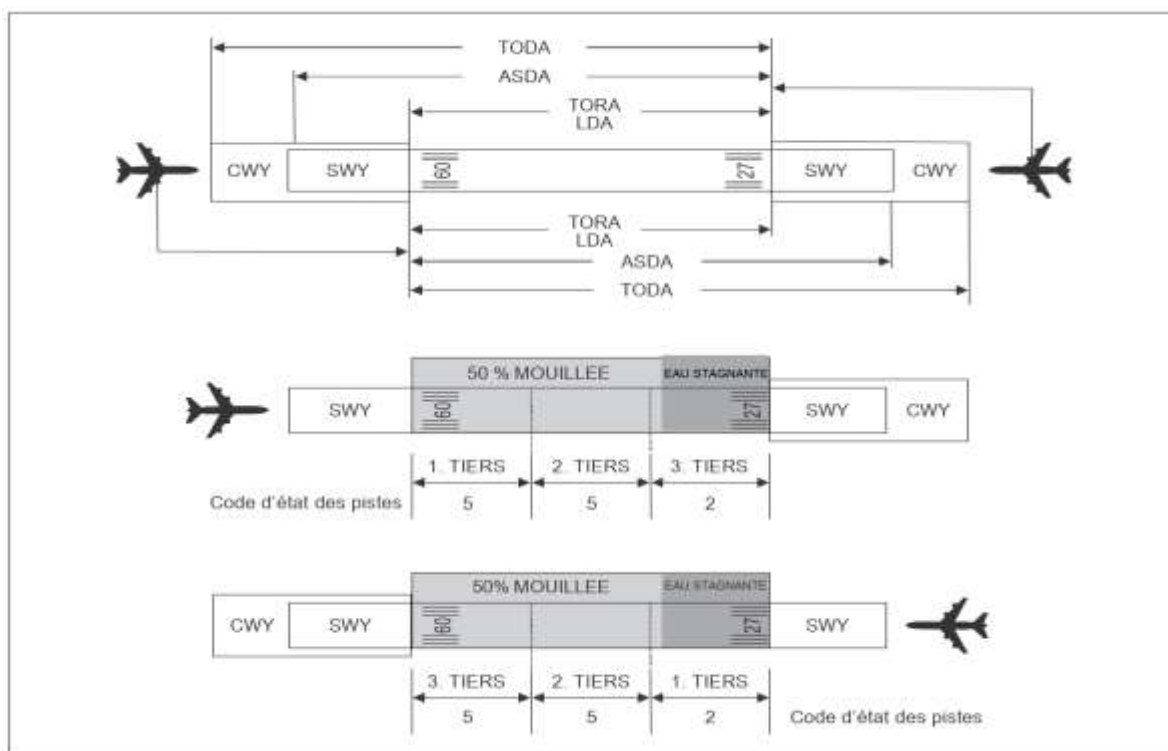
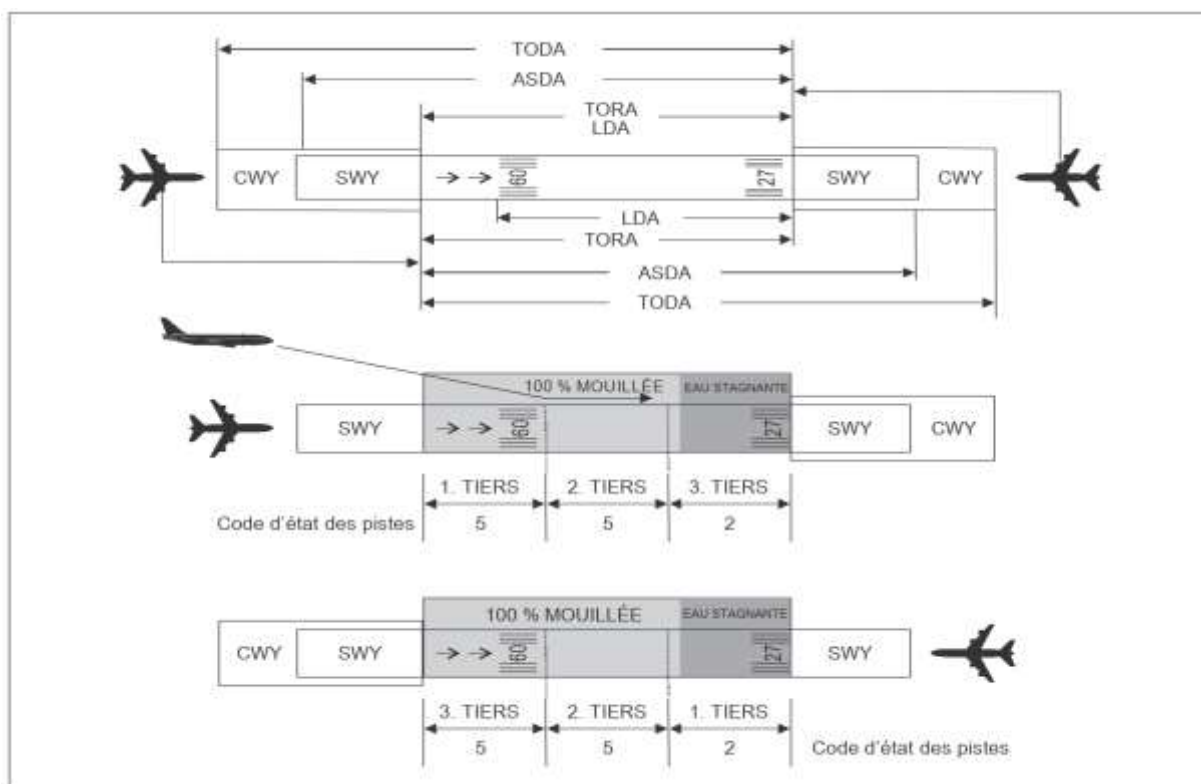


Figure 2.1. Code d'état des pistes communiqué par l'ATS à l'équipage de conduite pour les tiers de piste.



 AACGB Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF) POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Page :17 de 36 Edition :1 Date :Ocobre 2021
--	---	--

Figure 2.2. Code d'état des pistes communiqué par l'ATS à l'équipage de conduite pour les tiers de piste avec seuil décalé.

- f) **Épaisseur des contaminants : eau stagnante pour chaque tiers de piste** : un numéro à deux ou trois chiffres représentant l'épaisseur évaluée (en mm) du contaminant pour chaque tiers de piste.

L'épaisseur est communiquée dans un groupe de six à neuf caractères séparés par une « / » pour chaque tiers de piste, comme défini dans le Tableau 2.2. L'évaluation est fondée sur une répartition égale dans les tiers de piste, comme évalué par du personnel formé. Si des mesures sont incluses comme faisant partie du processus d'évaluation, les valeurs communiquées le sont toujours comme des épaisseurs évaluées, le personnel formé ayant fait intervenir son jugement pour considérer les épaisseurs mesurées comme représentatives pour le tiers de piste.

Format : [n]nn/[n]nn/[n]nn

Exemples : 04/06/12

Cette information est conditionnelle. Elle est communiquée seulement pour EAU STAGNANTE.

Un changement de l'état de la surface des pistes utilisé dans le rapport sur l'état des pistes est considéré comme significatif dans les cas suivants :

- tout changement de RWYCC ;
- tout changement de type de contaminant ;
- tout changement de couverture de contaminant susceptible d'être signalé selon le Tableau 2-1 ;
- tout changement d'épaisseur de contaminant selon le Tableau 2-2 ;
- toutes autres informations qui, selon les techniques d'évaluation utilisées, sont réputées significatives, telles que par exemple un rapport de pilote sur l'efficacité du freinage.

Tableau 2-1 Pourcentage de couverture pour les contaminants

Pourcentage évalué	Pourcentage communiqué
10-25	25
26-50	50
51-75	75
76-100	100

Tableau 2-2 Évaluation de l'épaisseur des contaminants

Contaminant	Valeurs valables à communiquer	Changement significatif
EAU STAGNANTE	04, puis valeur évaluée	3 mm jusqu'à et y compris 15 mm

Exemple de compte rendu de l'épaisseur d'un contaminant lorsqu'il y a un changement significatif



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :18 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

Après la première évaluation de l'état de la piste, un **premier rapport sur l'état des pistes** est produit. Le rapport initial se présente comme suit :

5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR MOUILLEE/MOUILLEE/MOUILLEE

Note.— Le chapelet complet d'informations n'est pas utilisé dans cet exemple.

Si les précipitations se poursuivent, un nouveau rapport sur l'état des pistes doit être produit car une évaluation ultérieure révélera un changement dans le code d'état de la piste. Un **deuxième rapport sur l'état des pistes** est donc créé comme suit :

2/2/2 100/100/100 04/04/04 EAU STAGNANTE / EAU STAGNANTE / EAU STAGNANTE

Avec encore plus de précipitations, une nouvelle évaluation révèle que l'épaisseur des précipitations est passée de 4 à 6 mm sur la longueur totale de la piste. Cependant, il n'est pas nécessaire de produire un nouveau rapport sur l'état des pistes car le code d'état de la piste n'a pas changé (le changement d'épaisseur est inférieur au seuil de 3 mm qui marque un changement significatif).

Une évaluation finale de la précipitation révèle que l'épaisseur est passée à 8 mm. Un nouveau code d'état des pistes est nécessaire car ce changement d'épaisseur par rapport au dernier rapport sur l'état des pistes (deuxième code d'état des pistes), à savoir de 4 mm à 8 mm, est supérieur au seuil de 3 mm qui détermine un changement significatif. Un **troisième rapport sur l'état des pistes** est donc créé, comme suit :

2/2/2 100/100/100 08/08/08 EAU STAGNANTE / EAU STAGNANTE / EAU STAGNANTE

Pour des contaminants autres que l'EAU STAGNANTE, l'épaisseur n'est pas indiquée. La position de ce type d'information dans le chapelet d'informations est alors identifiée par /NR/.

Exemple : /NR/

Lorsque l'épaisseur des contaminants varie de façon significative sur un tiers de piste, des renseignements supplémentaires doivent être fournis dans la partie observations en langage clair de la section *conscience de la situation* du rapport sur l'état des pistes.

Note. — Dans ce contexte, toute variation d'épaisseur significative dans la direction latérale est supérieure à deux fois l'épaisseur indiquée dans la colonne 3 du Tableau 2-2.

g) Description de l'état de chaque tiers de piste : inscrire en lettres capitales en employant les termes indiqués au § 2.9.5 du RTA GB 14 Volume I.

Le type d'état est signalé en utilisant la description type d'état suivante pour chaque tiers de piste, ceux-ci étant séparés par une barre oblique « / ».

Cette information est obligatoire.

Format : nnnn/nnnn/nnnn

Exemple : EAU STAGNANTE/ EAU STAGNANTE/ EAU STAGNANTE

h) Largeur de la piste à laquelle les RWYCC s'appliquent si elle est inférieure à la largeur publiée :

Il s'agit du numéro à deux chiffres représentant la largeur de piste déblayée, en mètres. Cette information est optionnelle.

Forme : nn

Exemple : 30



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :19 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

Si la largeur de piste déblayée n'est pas symétrique par rapport à l'axe, des informations supplémentaires doivent être fournies dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes.

III.2.5.2. Section conscience de la situation

Tous les messages de la section conscience de la situation se terminent par un point final. Cela permet de distinguer le message des messages ultérieurs. L'information à inclure dans cette section se présente comme suit :

- a) Longueur réduite de piste :** Cette information est conditionnelle lorsqu'un NOTAM a été publié avec un nouvel ensemble de distances déclarées affectant la LDA.

Format : Texte fixe normalisé RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] LDA REDUITE A [n]nnn

Exemple : RWY 24 LDA REDUITE A 1950.

- b) Sable non adhérent sur la piste :** Cette information est optionnelle.

Format : RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] SABLE NON ADHÉRENT

Exemple : RWY 06 SABLE NON ADHÉRENT.

- c) Traitement chimique sur la piste :** Cette information est obligatoire.

Format : RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] TRAITEE CHIMIQUEMENT

Exemple : RWY 18 TRAITEE CHIMIQUEMENT.

- d) État des voies de circulation :** Cette information est optionnelle.

Format : TWY [nn]n MEDIOCRE

Exemple : TWY C2 MEDIOCRE.

- e) État des aires de trafic :** Cette information est optionnelle.

Format : AIRE DE TRAFIC [nnnn] MEDIOCRE

Exemple : AIRE DE TRAFIC TANGO MEDIOCRE.

- f) Utilisation approuvée et publiée par l'AACGB du coefficient de frottement mesuré**

Cette information est optionnelle.

Format : RWY nn [L], nn [R] [valeur coefficient de frottement]

Exemple : RWY 24 0.9.

- g) Observations en langage clair utilisant seulement des caractères acceptables en lettres capitales**

Si possible, un texte normalisé devrait être élaboré.

Cette information est optionnelle.

Format : Combinaison de caractères acceptables dans laquelle l'utilisation d'un point final « » indique la fin du message.

Caractères acceptables :

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

 AACGB Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF) POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Page :20 de 36 Edition :1 Date :Ocobre 2021
--	---	--

/ [barre oblique] « . » [point] « » [espace]

Chapelet d'informations complet

Ce qui suit constitue un exemple de chapelet d'informations complet préparé pour diffusion :

[En-tête COM et en-tête abrégée] (à remplir par l'AIS)

[Section calcul des performances de l'avion]

DBBB 02170055 06 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR MOUILLEE/MOUILLEE/MOUILLEE

[Section conscience de la situation]

RWY 06 LDA REDUITE A 2000. TWY C2 MEDIOCRE. AIRE DE TRAFIC TANGO MEDIOCRE.

III.2.5.3. Évaluation d'une piste et attribution d'un code d'état de la piste

Si la répartition du contaminant n'est pas uniforme, l'endroit de l'aire qui est mouillée ou couverte par le contaminant est décrit dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes. Une description de l'état de la surface des pistes est fournie en utilisant les termes de contamination en lettres capitales du Tableau 2-3 — *Attribution d'un code d'état de la piste (RWYCC)*.

Si plusieurs contaminants sont présents là où la couverture totale est supérieure à 25 % mais qu'aucun contaminant distinct ne couvre plus de 25 % de tout tiers de piste, le RWYCC est fondé sur le jugement du personnel formé, qui considère quel contaminant est le plus susceptible d'être sur le chemin de l'avion et quelle sera son incidence sur les performances dudit avion.

Le RWYCC est déterminé en utilisant le Tableau 2-3.

Les variables qui, dans le Tableau 2-3, peuvent affecter le code d'état de la piste sont :

- a) le type de contaminant ;
- b) l'épaisseur du contaminant ;

Un RWYCC 5, 3 ou 2 attribué ne doit être porté à un rang supérieur.

Deux comptes rendus de pilotes consécutifs signalant une efficacité du freinage MÉDIOCRE sur la piste déclencheront une évaluation si un RWYCC de 2 a été attribué. Si un pilote a signalé une efficacité du freinage sur la piste INFÉRIEURE À MÉDIOCRE, il faut diffuser l'information, faire une nouvelle évaluation et envisager la suspension de toutes les opérations sur cette piste.

Note 1.— Si le personnel technique de l'exploitant d'aérodrome le juge approprié, des activités de maintenance peuvent être effectuées simultanément ou avant qu'une nouvelle évaluation soit faite.

Le Tableau 2-4 indique la corrélation des comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage sur la piste avec les RWYCC. Les Tableaux 2-3 et 2-4 combinés constituent la matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) du Tableau 2-5. La RCAM est un outil à utiliser pour évaluer l'état de la surface des pistes.

Ce n'est pas un document autonome et elle doit être utilisée en conformité avec les procédures connexes, qui comportent deux parties principales :

 AACGB Agence de l'Aviation Civile de la Guinée- Bissau	GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF) POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Page :21 de 36 Edition :1 Date :Ocobre 2021
---	---	--

- a) critères d'évaluation ;
- b) critères d'évaluation pour déclassement.

Tableau 2-3. Attribution d'un code d'état de la piste (RWYCC)

Description d'état de la piste	Code d'état de la piste (RWYCC)
SECHE	6
MOUILLEE (surface de la piste couverte de toute humidité ou eau visible jusqu'à et y compris 3 mm d'épaisseur)	5
MOUILLEE (piste « mouillée glissante »)	3
EAU STAGNANTE (plus de 3 mm d'épaisseur)	2



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :22 de 36
Edition :1
Date :Ocobre 2021

Tableau 2-4. Corrélation entre les codes d'état de la piste et les comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage sur la piste

Compte rendu de pilote sur l'efficacité du freinage sur la piste	Description	Code d'état de la piste (RWYCC)
S. O.		6
BONNE	La décélération au freinage est normale compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale.	5
MOYENNE	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.	3
MOYENNE À MÉDIOCRE	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre moyenne et médiocre.	2



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :23 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

Tableau 2-5. Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)

Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)			
Critères d'évaluation		Critères d'évaluation pour déclassement	
Code d'état des pistes	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	• SÈCHE	---	---
5	• MOUILLÉE (la surface de piste est couverte de toute humidité visible ou d'eau d'une épaisseur inférieure à 3 mm)	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
3	• MOUILLÉE (piste « mouillée glissante »)	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	Épaisseur de l'eau de 3 mm et plus : • EAU STAGNANTE	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre moyenne et médiocre.	MOYENNE À MÉDIOCRE

 AACGB Agence de l'Aviation Civile de la Guinée- Bissau	GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF) POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Page :24 de 36 Edition :1 Date :Ocobre 2021
---	---	--

Les codes d'état 4, 1 et 0 ne sont applicables aux conditions existantes à nos aérodrômes.

Les aspects à prendre en considération pour une révision à la baisse de la glissance de la piste sont les suivants :

- a) les conditions dynamiques ;
 - 1) précipitations actives ;
- b) les observations (avec informations et source) ;
- c) les mesures :
 - 2) mesures de frottement ;
 - 3) comportement du véhicule ;
 - 4) frottement avec les chaussures ;
- d) l'expérience (connaissances locales) ;
- e) les AIREP.

III.2.5.4. Contaminants uniques ou multiples

Lorsqu'il y a des contaminants uniques ou multiples, le code RWYCC pour chaque tiers de la piste est déterminé en observant les règles suivantes :

- a) si le tiers de piste ne comporte qu'un seul contaminant, le code RWYCC pour ce tiers est basé directement sur ce contaminant dans la RCAM comme suit :
 - 1) si la couverture de contaminant pour ce tiers est inférieure à 10 %, le code RWYCC est fixé à 6 pour ce tiers et aucun contaminant n'est déclaré. Si tous les tiers de la piste ont une couverture de contaminants inférieure à 10 %, aucun compte rendu n'est émis ;
 - 2) si la couverture de contaminant pour ce tiers est supérieure ou égale à 10 % et inférieure ou égale à 25 %, le code RWYCC est fixé à 6 pour ce tiers et le contaminant est déclaré avec une couverture de 25 % ;
 - 3) si la couverture de contaminant pour ce tiers est supérieure à 25 %, le code RWYCC pour ce tiers est basé sur le contaminant détecté ;
- b) si des contaminants multiples sont présents et que la couverture totale est supérieure à 25 %, mais qu'aucun contaminant ne recouvre plus de 25 % du tiers de la piste, le code RWYCC est basé sur le jugement du personnel formé, qui tiendra compte du contaminant que l'avion sera le plus susceptible de rencontrer et de son effet probable sur ses performances. En règle générale, ce sera le contaminant le plus présent, mais ce n'est pas une règle absolue ;
- c) dans la RCAM, la colonne de description de la surface de piste donne la liste des contaminants de haut en bas, les contaminants les plus glissants étant au bas. Toutefois, cet ordre n'est pas absolu, car la RCAM est axée sur l'atterrissage de par sa conception et, s'il s'agit d'un scénario de décollage, l'ordre pourrait être différent en raison des effets de ralentissement des contaminants libres.



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :25 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

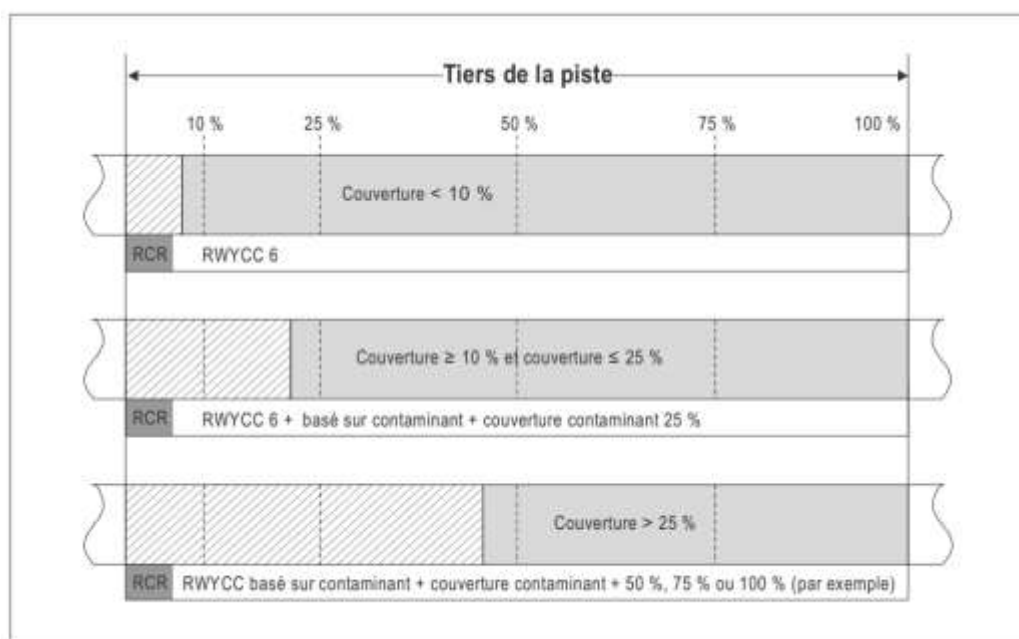


Figure 3-1. Contaminant unique

III.3. Collecte de données et traitement de l'information

Les exploitants d'aérodromes doivent recueillir les données nécessaires, traiter les renseignements avec des systèmes manuels et mettre les informations à la disposition des utilisateurs par des moyens conventionnels qui exigent beaucoup de temps en plus de la nécessité d'accéder aux pistes, ce qui est souvent difficile sur les aérodromes très fréquentés. Actuellement, les principaux moyens de communication sont l'ATIS et l'ATC, en plus des SNOWTAM.

III.3.1. Service automatique d'information de région terminale (ATIS)

L'ATIS est un moyen très important pour transmettre des informations en ce sens qu'il dispense le personnel opérationnel de la routine de transmettre l'état des pistes et d'autres informations utiles aux équipages de conduite. En plus des renseignements opérationnels et météorologiques normaux, les renseignements suivants sur l'état de la piste devraient être mentionnés chaque fois que la piste n'est pas sèche (RWYCC 6) :

Section performances de l'avion :

- a) piste opérationnelle utilisée au moment de la diffusion ;
- b) code RWYCC pour la piste en service, sur chaque tiers de piste dans le sens des opérations ;
- c) description de l'état, couverture et profondeur (pour les contaminants non solides) ;
- d) largeur de la piste en service à laquelle s'applique le code RWYCC, si elle est réduite par rapport à la largeur publiée ;
- e) longueur disponible, si elle est réduite par rapport à la longueur publiée.

Section conscience de la situation :

- a) sable libre ;
- b) sorties de piste, voies de circulation et aire de trafic, si l'état est MÉDIOCRE ;
- c) toute autre information pertinente dans un langage clair et concis.



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-
Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :26 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

III.3.2. Contrôle de la circulation aérienne (ATC)

L'organisme chargé de collecter les données et de traiter les renseignements opérationnels significatifs au sujet de l'état des pistes communique généralement ces renseignements à l'ATC, qui en informera les équipages de conduite s'ils diffèrent de l'ATIS. Actuellement, cette procédure semble être la seule qui puisse fournir des informations à jour aux équipages, particulièrement lorsque les conditions évoluent rapidement.

En plus d'être à jour, les informations fournies par l'ATC peuvent contenir des renseignements complémentaires sur les conditions météo observées et prévues par le service météorologique (MET), avant même qu'ils ne soient disponibles sur l'ATIS, ainsi que des observations d'autres équipages, en particulier sur les conditions de freinage. Ce canal donne aux pilotes les meilleures informations possibles dans le cadre du système actuel pour leur permettre de prendre de bonnes décisions.

Enfin, lorsque les conditions de visibilité et la configuration de l'aérodrome le permettent, l'ATC peut communiquer aux équipages de conduite, avec un très bref délai, ses propres observations immédiates, par exemple un changement rapide dans l'intensité de la pluie, même si cela peut être considéré comme une information non officielle.

III.4. Processus d'évaluation de l'état des pistes — Logigrammes

Le processus d'évaluation de l'état des pistes est représenté par les logigrammes suivants :

- a) processus générique d'évaluation de l'état des pistes ;
- b) logigramme du processus de base de la RCAM associé au logigramme A et au logigramme B.

III.4.1. Processus générique d'évaluation de l'état des pistes

La Figure 3-2 illustre le processus générique d'évaluation pour la création d'un RCR. Les Figures 3-3 à 3-5 illustrent l'évaluation et le compte rendu d'état de la surface de piste créé à l'aide de la RCAM.



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF) POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME

Page :27 de 36
Edition :1
Date :Ocobre 2021

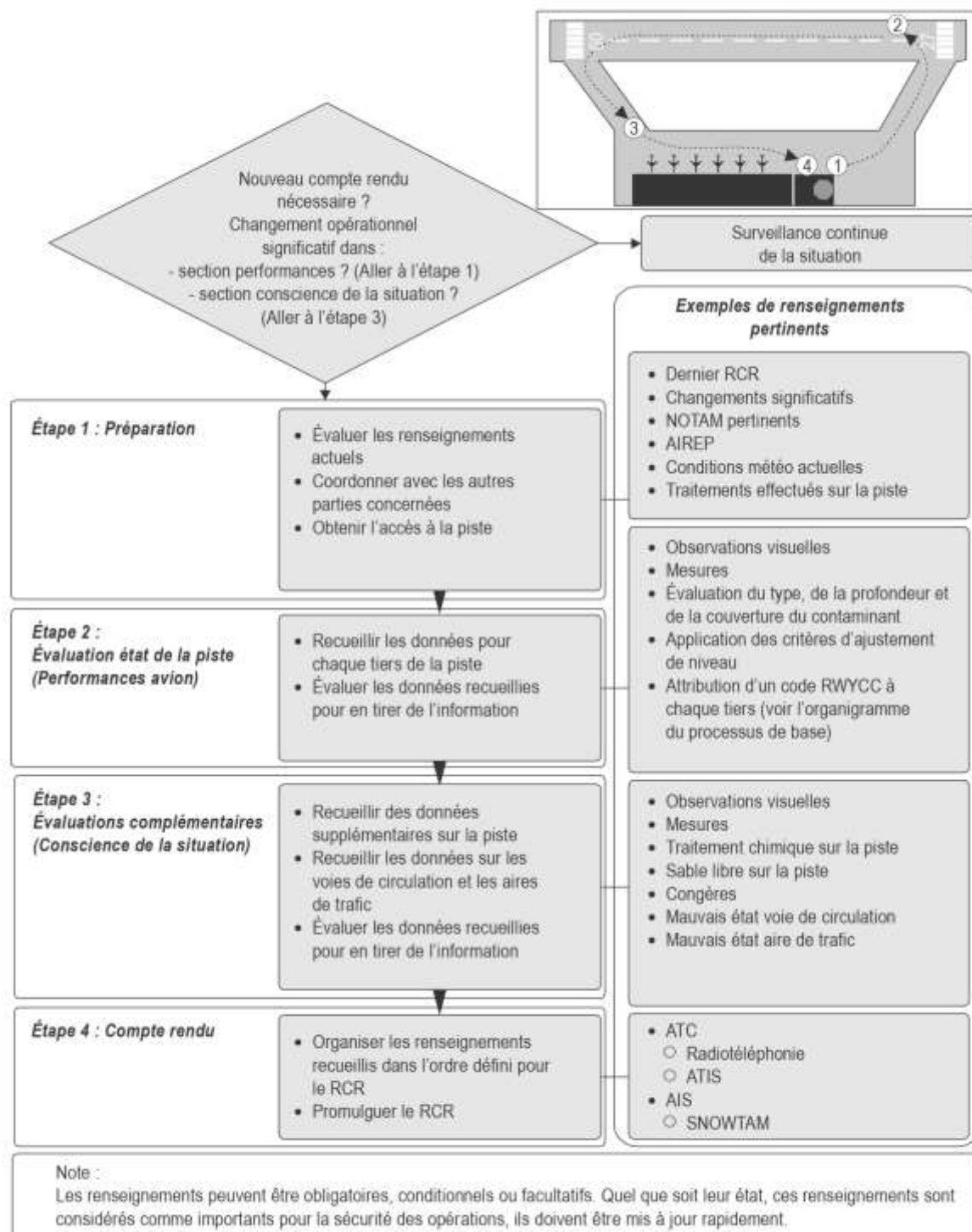


Figure 3-2. Processus générique d'évaluation de l'état des pistes



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :28 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

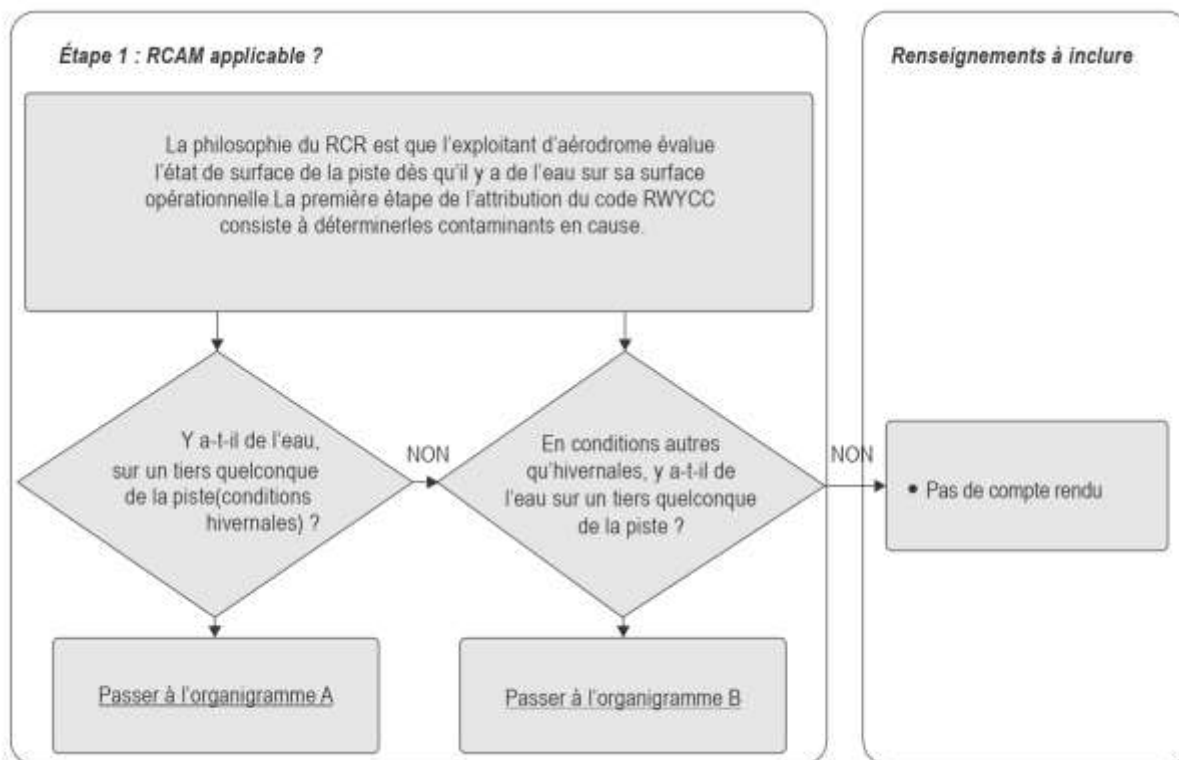


Figure 3-3. Processus générique RCAM — Choix de l'organigramme



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :29 de 36

Edition :1

Date :Octobre 2021

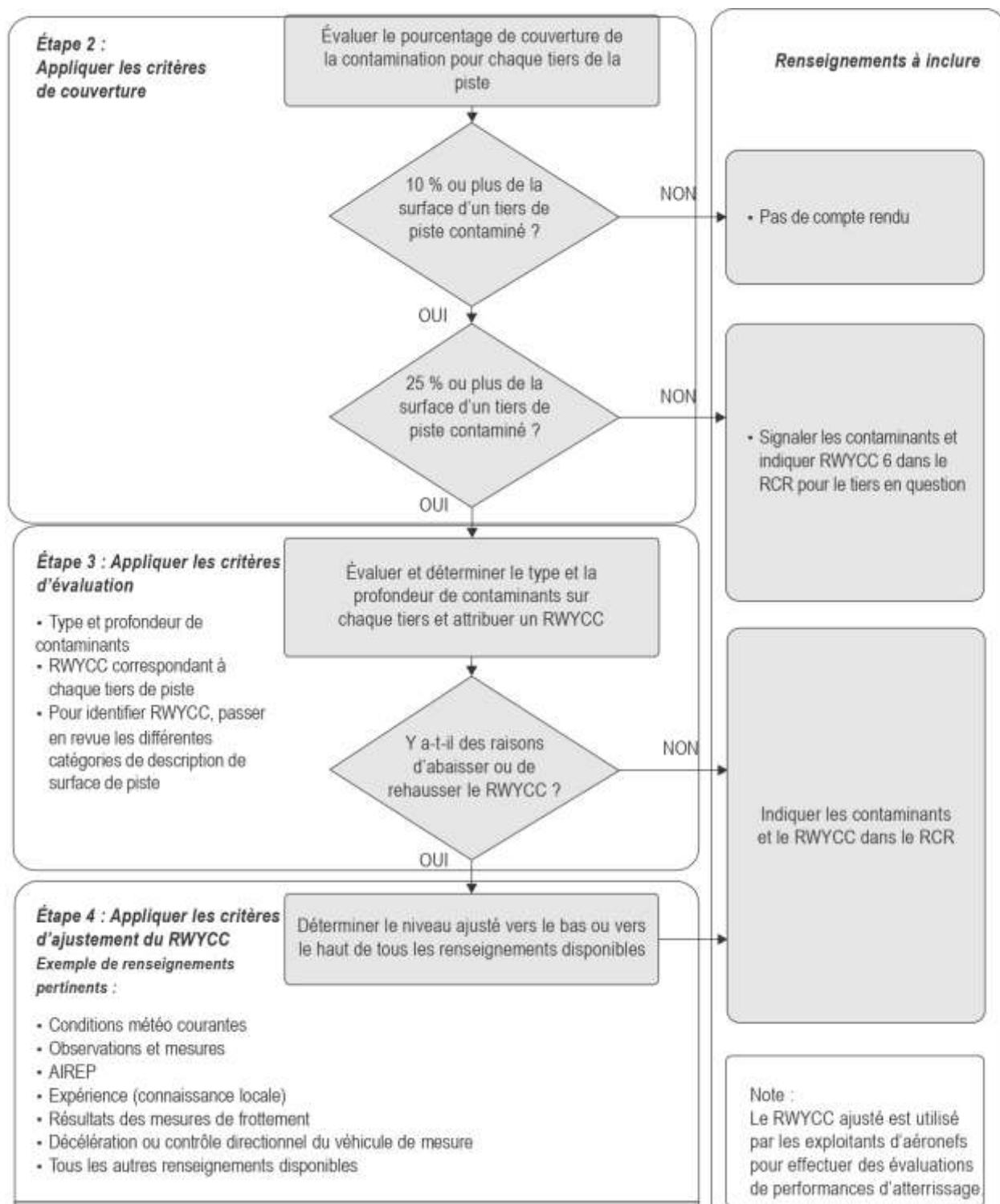


Figure 3-4. Logigramme A



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :30 de 36
Edition :1
Date :Ocobre 2021

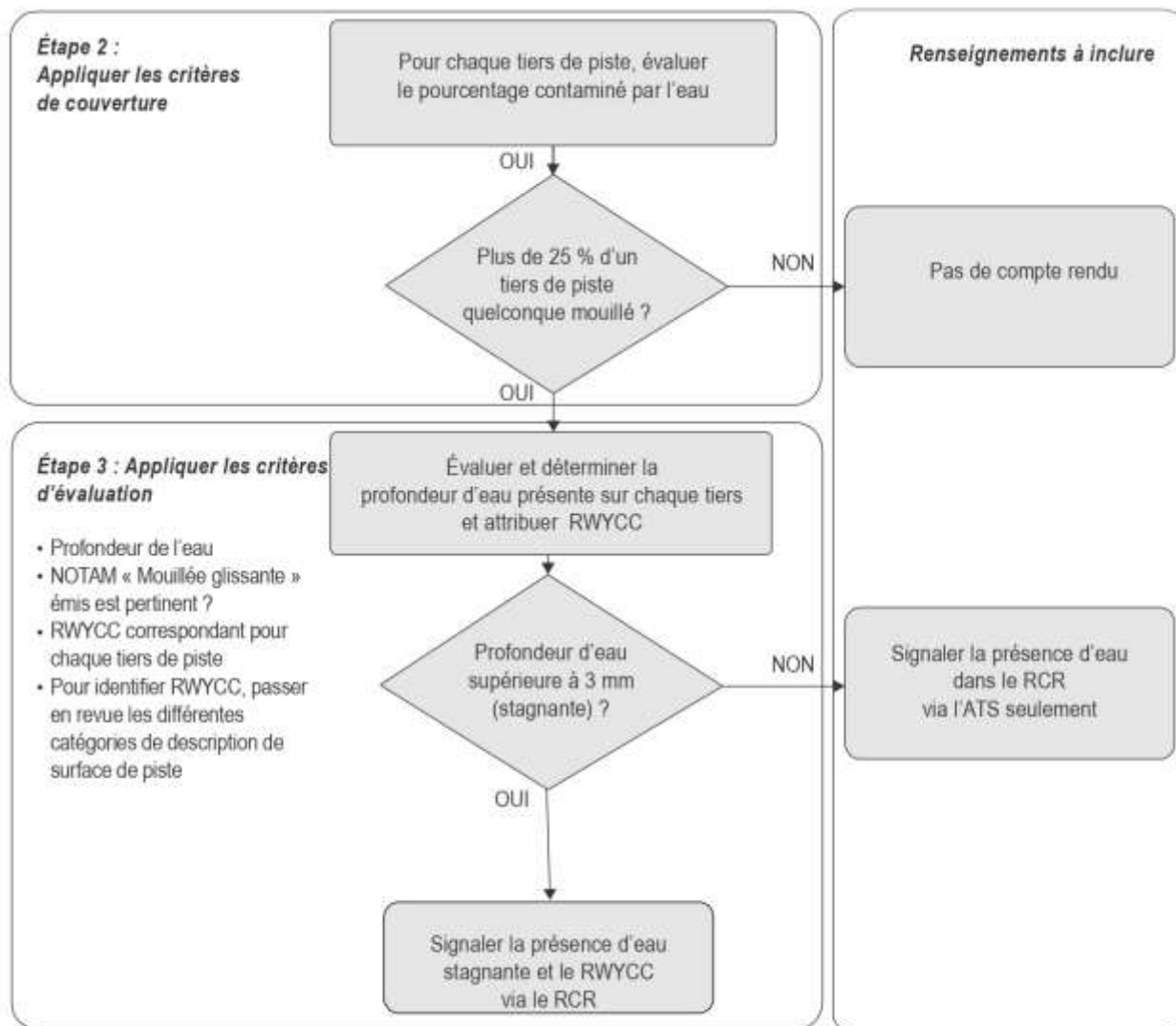


Figure 3-5. Logigramme B

 AACGB Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau	GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF) POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME	Page :31 de 36 Edition :1 Date :Ocobre 2021
--	---	--

ANNEXE I. Méthodes d'évaluation de l'état de la surface des pistes

		<i>RTA GB 14 Volume I</i>	OBSERVATIONS
CONCEPTION ET CONSTRUCTION	Pente	3.1.13 Pentas longitudinales 3.1.19 Pentas transversales	
	Texture	3.1.26 La profondeur moyenne de la texture superficielle d'une surface neuve doit être au moins égale à 1,0 mm.	
	Niveau minimal de frottement fixé par l'État	7.3.1.23 La surface d'une piste en dur doit être construite ou refaite de manière à offrir des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal de frottement fixé au Tableau 10-1.	Les critères fixés par l'AACGB pour les caractéristiques de frottement de la surface et les résultats obtenus à l'aide des méthodes d'évaluation fixées ou convenues par l'AACGB constituent la référence à partir de laquelle le suivi de tendance est effectué et évalué.
	Polissage	7.3.1.23 La surface d'une piste en dur doit être construite ou refaite de manière à offrir des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal de frottement fixé au Tableau 10-1.	Le coefficient de polissage accéléré (CPA) est une mesure de résistance au dérapage sur un petit échantillon de la surface en pierre qui a subi une période standard de polissage.

			Accumulation de caoutchouc	Changement de géométrie	Polissage
MÉTHODES D'ÉVALUATION POUR SUIVRE LA TENDANCE AU CHANGEMENT DU FROTTEMENT À LA SURFACE	Visuel — macrotexture	Un examen visuel ne fournira qu'une évaluation très brute de la macrotexture. Une importante accumulation de caoutchouc peut être identifiée.	X		
	Visuel — microtexture	Un examen visuel fournira une évaluation très brute de la microtexture et de la mesure dans laquelle la microtexture était comblée et recouverte par le caoutchouc.	X		
	Visuel — géométrie de la piste (formation de flaques)	Un examen visuel durant une tempête de pluie et le processus de séchage ultérieur de la piste révélera comment la piste se draine et s'il y a eu de quelconques changements de la géométrie de la piste qui provoquent la formation de flaques. L'épaisseur de toute flaque peut être mesurée à l'aide d'une règle ou de tout autre méthode/outil de mesure d'épaisseur approprié.		X	
	Au toucher — macrotexture	Une évaluation « au toucher » peut permettre de faire la différence entre les degrés de perte de texture mais non de les quantifier.	X		
	Au toucher — microtexture	Une évaluation « au toucher » peut permettre de déterminer si la microtexture a été comblée/couverte par l'accumulation de caoutchouc.	X		
	Méthode d'étalement de couches de graisse (MTD)	Mesure d'un volume — profondeur de texture moyenne (MTD) — essentiellement en utilisant la méthode d'étalement de couches de graisse, méthode de mesure utilisée aux fins de la recherche liée aux performances des avions.	X		



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF) POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME

Page :32 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

			<i>Accumulation de caoutchouc</i>	<i>Changement de géométrie</i>	<i>Polissage</i>
	Méthode d'étalement de couches de sable (verre) (MTD)	Mesure d'un volume — profondeur de texture moyenne (MTD). La méthode d'étalement de couches de sables (verre) n'est pas identique à la méthode d'étalement de couches de graisse. Il n'y a actuellement aucun rapport accepté internationalement entre ces deux méthodes.	X		
	Laser — stationnaire MPD)	Mesure d'un profil — Profondeur de profil moyenne (MPD). Il n'y a pas de rapport établi entre la MTD et la MPD. Le rapport doit être établi pour les appareils laser utilisés et la méthode de mesure volumétrique préférée qui est employée.	X		
	Laser — en déplacement (MPD)				
	Mesure du frottement — épaisseur appliquée contrôlée de l'eau	Une mesure du frottement est un produit de système qui inclut toutes les caractéristiques de frottement de la surface et les caractéristiques de l'appareil de mesure lui-même. Toutes les variables autres que celles qui sont liées aux caractéristiques de frottement de la surface doivent être contrôlées afin d'établir le rapport entre les valeurs mesurées et les caractéristiques de frottement de la surface. Le produit du système est un nombre sans dimension qui est lié aux caractéristiques de frottement de la surface et à ce titre constitue aussi une mesure de la macrotecture. [Le nombre généré par le système doit être groupé avec d'autres renseignements (méthodes d'évaluation) pour identifier quelles sont les caractéristiques de frottement de la surface qui influencent de façon significative le produit du système.] Il est reconnu qu'il n'y a actuellement pas de consensus au sein de l'industrie aéronautique sur la manière de contrôler l'incertitude liée à la capacité de répétition et de reproduction et à la stabilité dans le temps. Il est essentiel que cette incertitude soit aussi mince que possible, aussi l'OACI a-t-elle rendu plus strictes les normes liées à l'utilisation d'appareils de mesure du frottement, y compris en ce qui concerne la formation du personnel qui utilise ces appareils.	X		X
	Mesure du frottement — humidité naturelle	Les mesures du frottement effectuées dans des conditions d'humidité naturelle durant une tempête de pluie pourraient révéler si des portions d'une piste risquent de voir des flaques se former et/ou de ne plus répondre aux critères fixés par l'État.	X	X	X
	Modélisation de l'écoulement des eaux et prédictions de l'épaisseur de l'eau	Des technologies émergentes fondées sur l'utilisation d'un modèle de la surface de la piste décrivant sa surface géométrique (cartographiée) et regroupées avec les renseignements provenant des capteurs concernant l'épaisseur de l'eau permettent d'obtenir des renseignements en temps réel et ainsi de contrôler la surface de la piste complète et de prévoir les épaisseurs d'eau.		X	



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AÉRODROME**

Page :33 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

ANNEXE 2. Formulaire du RCR (version française)

FORMULAIRE RCR			
Nom de l'aérodrome	Nom de l'exploitant d'aérodrome	Date d'évaluation	Numéro
Section Calcul des performances de l'avion			
Information	Source	format	
INDICATEUR D'EMPLACEMENT DE L'AÉRODROME	Doc 7910 de l'OACI, <i>Indicateurs d'emplacment</i>	nnnn :	
DATE ET HEURE DE L'ÉVALUATION	Temps UTC	MMDDhhmm :	
NUMÉRO D'IDENTIFICATION DE PISTE LE MOINS ÉLEVÉ	Piste concernée (RWY)	nn[L] or nn[C] or nn[R]:	
CODE D'ÉTAT DE PISTE (RWYCC) POUR CHAQUE TIERS DE PISTE	Évaluation basée sur la RCAM et les procédures associées	n/n/n :	
POURCENTAGE DE COUVERTURE DU CONTAMINANT POUR CHAQUE TIERS DE PISTE	Observation visuelle pour chaque tiers de piste	[n]nn/[n]nn/[n]nn:	
PROFONDEUR (en mm) DU CONTAMINANT NON ADHÉRENT POUR CHAQUE TIERS DE PISTE	Observation visuelle évaluée pour chaque tiers de piste, confirmée par des mesures le cas échéant	[n]nn/[n]nn/[n]nn :	
DESCRIPTION DE L'ÉTAT SUR TOUTE LA LONGUEUR DE LA PISTE SECHE EAU STAGNANTE MOUILLEE	Observation visuelle pour chaque tiers de piste	nnnn/nnnn/nnnn :	
LARGEUR DE LA PISTE À LAQUELLE LES CODES D'ÉTAT DE PISTE S'APPLIQUENT, SI ELLE EST INFÉRIEURE À LA LARGEUR PUBLIÉE	Observations visuelles de la piste et informations provenant des procédures locales	nn	
Section Conscience de la situation			
LONGUEUR DE PISTE RÉDUITE, SI ELLE EST INFÉRIEURE À LA LONGUEUR PUBLIÉE (en m)	NOTAM	RWY nn [L] or nn [C] or nn [R] LDA REDUCED TO [n]nnn :	
SABLE NON ADHÉRENT SUR LA PISTE	Observation visuelle en piste	RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] LOOSE SAND :	
TRAITEMENT CHIMIQUE SUR LA PISTE	Application de traitement connue. Observation visuelle de produits chimiques résiduels sur la piste	RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] CHEMICALLY TREATED :	
ÉTAT DE VOIE DE CIRCULATION	Observation visuelle, AIREP, signalée par d'autres membres du personnel de l'aérodrome, etc.	TWY [nn]n POOR :	
ÉTAT D'AIRE DE TRAFIC	Observation visuelle, AIREP, signalée par d'autres membres du personnel de l'aérodrome, etc.	APRON [nnnn] POOR	
COEFFICIENT DE FROTTEMENT MESURÉ	Dépend de normes établies ou convenues par l'Etat de la Guinée Bissau	RWY nn [L] nn	



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :34 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

OBSERVATIONS EN LANGAGE CLAIR	Toute information opérationnelle supplémentaire importante à signaler Caractères acceptables : A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 / [barre oblique] « . » [point] « » [espace]	
-------------------------------	---	--

Chapelet d'information complet

_____	_____	_____	_/_/_	_/_/_	_/_/_	_/_/_/_/_
Aérodrome	Date & heure	RWY	RWYCC	% Pourcentage	Profondeur en mn	Contaminant
						→
Conscience de la situation						Longueur de piste réduite en mn (Si applicable)

Prénoms et Noms des évaluateurs	Fonctions	Signatures



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :35 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

ANNEXE 3. RCR FORM (version anglaise)

CPR FORM			
Aerodrome name	Name of aerodrome operator	Evaluation date	Number
Airplane performance calculation section			
Information	Source	format	
AERODROME LOCATION INDICATOR	ICAO Doc 7910, <i>Location Indicators</i>	nnnn:	
DATE AND TIME OF ASSESSMENT	UTC Time	MMDDhhmm:	
LOWER RUNWAY DESIGNATION NUMBER	Actual runway	nn[L] or nn[C] or nn[R]:	
RWYCC FOR EACH RUNWAY THIRD	Assessment based on the RCAM and associated procedures	n/n/n/n :	
PER CENT COVERAGE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD	Visual observation for each runway third	[n]nn/[n]nn/[n]nn:	
DEPTH FOR LOOSE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD	Visual observation assessed for each runway third confirmed by measurements when appropriate	[n]nn/[n]nn/[n]nn :	
CONDITION DESCRIPTION (contaminant type) for each runway third WET STANDING WATER DRY	Visual observation for each runway third	nnnn/nnnn/nnnn :	
WIDTH RUNWAY TO WHICH THE RWYCCs APPLY IF LESS THAN PUBLISHED WIDTH	Visual observations of the runway and information from local procedures	nn	
REDUCED RUNWAY LENGTH	NOTAM	RWY nn [L] or nn [C] or nn [R] LDA REDUCED TO [n]nnn :	
LOOSE SAND ON THE RUNWAY	Visual observation while at the runway	RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] LOOSE SAND :	
CHEMICAL TREATMENT ON RUNWAY	known application of the treatment. Visual observation of residual chemicals on the runway	RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] CHEMICALLY TREATED :	
TAXIWAY CONDITIONS	Visual observations, AIREPs, reported by other aerodrome personnel, etc.	TWY [nn]n POOR:	
APRON CONDITIONS	Visual observations, AIREPs, reported by other aerodrome personnel, etc.	APRON [nnnn] POOR	
AACGB APPROVED AND PUBLISHED USE OF MEASURED FRICTION COEFFICIENT	Dependent upon the standard set or agreed by the State of GUINEA	RWY nn [L] nn	



Agence de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

**GUIDE RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU
NOUVEAU FORMAT DE COMPTE RENDU SUR
L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF)
POUR LES EXPLOITANTS D'AERODROME**

Page :36 de 36
Edition :1
Date :Octobre 2021

Plain language remarks using only allowable characters in capital letters.	Any additional significant operational information to be reported	
--	---	--

Complete information string

_____	_____	_____	____/____/____	____/____/____	____/____/____	____/____/____
Aerodrome	Date & Time	RWY	RWYCC	% Coverage	Depth in mm	Contaminant
						→
Situational awareness section						Reduced RWY width in m (if applicable)

First Names and Names of Assessors	Functions	Signings

- FIN -