



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



*Direction générale de l'aviation civile
Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction technique aéroports et navigation aérienne
Pôle Aéroports*

Paris, le **5 JUIL.2022**

Communication aux exploitants d'aérodromes soumis au GRF

Réf. : **22-183** /DSAC/ANA/AER

OBJET : Mise en œuvre du *Global Reporting Format* (GRF) - Validité du rapport de l'état de la piste RCR (*Runway Condition Report*)

Les dernières réunions de l'instance de pilotage du GRF, à laquelle l'UAF est partie prenante, ont fait remonter une problématique relative à la validité du RCR et à sa mise à jour. En effet, la DSNA, qui a la charge de relayer les RCR aux pilotes sur les terrains où elle fournit une prestation ATS, a relevé que dans certaines situations, notamment en cas de conditions météorologiques clémentes sur une longue durée avec une piste présentant des caractéristiques de freinage non dégradées, le dernier RCR transmis pouvait dater de plusieurs jours.

La date d'élaboration du RCR est transmise via le portail CDM@DSNA. En revanche, cette date n'est pas mentionnée dans le message ATS (ATIS ou à la fréquence qui ne mentionne que l'heure, sous-entendue « celle du jour-même » comme le reste des autres informations). Ainsi dans le cas où le RCR a été élaboré la veille et non mis à jour le lendemain, il peut y avoir confusion pour l'ATS et surtout les usagers qui pensent que l'heure indiquée est celle du jour (cf. AIC A 07/22) :

L'ATIS contient les éléments suivants et comme ordonnés ci-après :

- 1) RwyCC,
- 2) Heure de publication (correspondant à l'heure d'observation),
- 3) Nature du contaminant,
- 4) Profondeur du contaminant,
- 5) Pourcentage de couverture du contaminant,
- 6) Tout élément diffusé par l'exploitant sauf éléments inutiles du fait des conditions d'exploitation (par ex. voie de dégagement à grande vitesse en contre QFU...).

Information ATS (ATIS vocal)	Information ATS (ATIS Data Link)	Information AIS (SNOWTAM)
Paris-CDG piste 26 droite	...	MMJJ1230 08L 2/2/2 100/100/100 20/10/10 STANDING WATER/STANDING WATER/STANDING WATER 40
État de surface : code 2 2 2	RSCD	
Publié à 1230 UTC	26R 222 1230 Z STDG WTR STDG WTR STDG WTR 10 10 20 MM 100 100 100 % WID 40 M	RWY 26R REDUCED TO 2100
Eau stagnante, eau stagnante, eau stagnante	REDUCED RWY LEN 2100 M	
Profondeur 10 millimètres, 10 millimètres, 20 millimètres		
Couverture 100 pour cent, 100 pour cent, 100 pour cent		
Largeur disponible 40 mètres		
Longueur réduite à 2 100 mètres		

Cette problématique concerne principalement les aérodromes soumis au règlement (UE) n°139/2014, qui réglementairement sont redevables de l'établissement d'un nouveau RCR seulement en cas de changement significatif (exigence ADR.OPS.A.065). Or, certains de ces aérodromes qui ne bénéficient pas d'un service ATS H24 n'ont pas d'obligation réglementaire de procéder à une inspection de piste avant l'ouverture des services ATS, et donc d'émettre un RCR au moins une fois par jour.

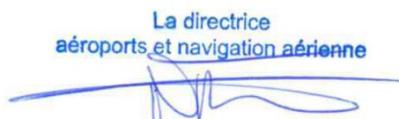
A contrario, les aérodromes GRF, qui ne relèvent pas du règlement (UE) n°139/2014, sont soumis à l'arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes. A ce titre, ils doivent procéder à une inspection de piste avant l'ouverture du service ATS associée généralement à l'établissement d'un nouveau RCR (article 13 de l'arrêté).

Par ailleurs, dans le cas où le service GRF n'est pas assuré H24 conformément aux informations contenues dans l'AIP AD 2 AERODROME.AD 2.3, il a été estimé que, afin de lever toute ambiguïté concernant la validité du dernier RCR émis à la fermeture du service GRF (la nuit par exemple), ce dernier doit être déclaré indisponible. En effet, un changement significatif de l'état de piste peut survenir lors de la période de fermeture sans qu'il puisse être retracé sur un nouveau RCR. L'exploitant d'aérodrome ne peut donc pas garantir la validité du RCR pendant la fermeture du service GRF.

Dans le cas où des trafics seraient prévus en dehors des horaires publiés correspondant au service de fourniture du GRF, l'exploitant aéroportuaire peut convenir d'une PPR déclenchant la fourniture d'un RCR, généralement associée au service SSLIA. Cette disposition doit être portée à la connaissance des usagers via l'AIP.

Au vu des éléments ci-dessus et afin d'assurer un fonctionnement sécurisé du GRF sur tous les aérodromes français qui doivent l'appliquer et d'éviter les conséquences inhérentes aux risques d'ambiguïté pour les usagers, la DSAC recommande :

- D'émettre systématiquement un nouveau RCR daté du jour avant l'ouverture du service ATS ou à la reprise du service GRF par l'exploitant d'aérodrome ;
- D'émettre un nouveau RCR daté du jour lors de la première inspection de piste du matin pour les aérodromes ouverts H24 même si l'état de la piste est inchangé depuis la veille ;
- De porter à la connaissance des usagers via la publication aéronautique les modalités de fourniture d'un RCR dans le cas d'une PPR pour les trafics prévus en dehors des horaires publiés pour le service GRF ;
- De protocoliser ces modes de fonctionnement avec le PSNA, qui doivent prévoir en outre que, en cas d'indisponibilité du service, le PSNA déclare le GRF indisponible via la fréquence et, le cas échéant, via l'ATIS et ne transmet pas de RCR pendant cette période.

La directrice
aéroports et navigation aérienne

Naïma LAGDAA