



# AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE LA METEOROLOGIE

f «1.3.4.4./ANACIM/DG»

Dakar, le 10 JUILLET 2020

**Analyse** : Decision portant approbation et publication des elements indicatifs applicables pour la mise en oeuvre du nouveau format de compte rendu sur l'état de la surface des pistes (GRF)

## Le Directeur general ;

- VU la Constitution ;
- VU la Convention de Chicago relative à l'Aviation civile internationale ;
- VU la loi n° 2015-10 du 04 mai 2015 portant Code de l'Aviation civile ;
- VU le decret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant creation et fixant les regies d'organisation et de fonctionnement de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Meteorologie (ANACIM), modifie par le decret n°2015-981 du 10 juillet 2015 ;
- VU le decret n° 2013-560 du 18 avril 2013 portant nomination du Directeur general de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Meteorologie ;
- VU le decret n° 2015-1968 du 21 decembre 2015 fixant le cadre de supervision de la securite de l'Aviation civile au Senegal ;
- VU l'arrete n° 03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 fevrier 2016 portant approbation des Reglements aeronautiques du Senegal (RAS) ;
- VU la decision n° 02347/ANACIM/DG du 06 septembre 2018 portant approbation de l'amendement n° 5 du RAS 14, Volume I, Conception et exploitation technique des aerodromes ;
- VU la decision n° 03404/ANACIM/DG du 28 decembre 2018 portant creation de la Commission d'elaboration et d'Amendement des Reglements aeronautiques du Senegal (CARAS) ;
- VU la decision n° 00161/ANACIM/DG du 18 janvier 2019 portant approbation de la 5<sup>me</sup> edition de la procedure d'elaboration, d'approbation et d'amendement des Reglements aeronautiques du Senegal (RAS) et documents associes ;
- VU la decision n° 00721/ANACIM/DG/DNAA/DNSA du 13 mars 2020 portant approbation du Plan Strategique de mise en oeuvre du nouveau format mondial de compte rendu de l'état de la surface des pistes (GRF) au Senegal,

## **DECIDE :**

**Article premier.** - Sont approuvés les elements indicatifs applicables pour la mise en oeuvre du nouveau format de compte rendu sur l'état de la surface des pistes.

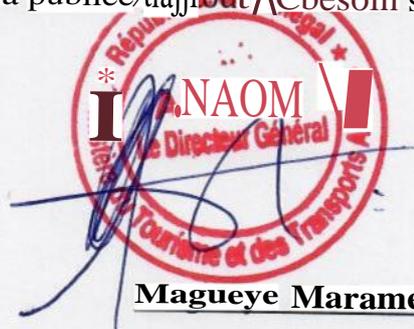
Lesdits elements indicatifs peuvent etre consultes sur le site internet de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Meteorologie (ANACIM) ([www.anacim.sn](http://www.anacim.sn)).

.../...

**Article 2.-** Les dispositions contenues dans les elements indicatifs pour la mise en oeuvre du nouveau format de compte rendu sur l'état de la surface des pistes, sont applicables à compter du 05 novembre 2020.

**Article 3.-** Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente decision notamment, la decision n° 02363/ANACIM/DG du 07 septembre 2018 portant validation du guide relatif à la procedure d'émission d'un NOTAM pour piste contaminee.

**Article 4.-** Le Directeur de la Navigation Aerienne et des Aéroports est chargé de l'application de la presente decision qui sera publiée / tout / Cbesoin sera.



The stamp is circular and red. It contains the text: "République Algérienne" at the top, "NAOM" in the center, "Le Directeur Général" below it, and "Ministère de l'Aviation et des Transports" at the bottom. A blue ink signature is written over the stamp.

**Magueye Marame NDAO**



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENHOR

Tel: 33 865 60 00 – 33 820.04.03

Email : [anacim@anacim.sn](mailto:anacim@anacim.sn)

**Elements indicatifs applicables  
pour la mise en oeuvre du nouveau  
format de compte rendu sur l'état  
de la surface des pistes (GRF)**

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke, is located below the main title box.



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel : 33 865 60 00 – 33 820.04.03

Email : [anacim@anacim.sn](mailto:anacim@anacim.sn)

**Elements indicatifs applicables  
pour la mise en oeuvre du nouveau  
format de compte rendu sur l'état  
de la surface des pistes (GRF)**



Agence nationale de l'Aviation  
civile et de la Météorologie

Elements indiqués applicables pour la mise en  
oeuvre du nouveau format de compte rendu  
sur l'état de la surface des pistes (GRF)

**SN-SEC-AGA-EIND-01-A**

Page : ..... 3 de 43

Edition : ..... 1

Date : ..... Juin 2020

## PAGE DE VALIDATION

REDACTION	VERIFICATION	APPROBATION
<p><b>Le Cadre Technique AGA</b></p>  <p><b><u>Mouhamadou BA</u></b></p>	<p><b>Le Chef du Département Normes et Sécurité des Aérodromes (DNSA)</b></p>  <p><b><u>Badara DIOP</u></b></p>	<p><b>Le Directeur général de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM)</b></p>
<p><b>Le Chef du service Normes des aérodromes</b></p>  <p><b><u>Alassane NDAO</u></b></p>	<p><b>Le Directeur de la Navigation Aérienne et des Aérodromes (DNAA)</b></p>  <p><b><u>Pao DiboCOR SENE</u></b></p>	 <p><b><u>Maqueve Maramé NDAO</u></b></p>
Date: Juin 2020	Date: Juin 2020	Date: Juin 2020





Agence nationale de l'Aviation  
civile et de la Météorologie

*Elements indicatifs applicables pour la mise en  
oeuvre du nouveau format de compte rendu  
sur l'état de la surface des pistes (GRF)*

**SN-SEC-AGA-EIND-01-A**

Page : ..... 5 de 43

Edition : ..... 1

Date : ..... Juin 2020

## LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Reference	Source	Titre	N° Edition	Date de Revision
RAS 14, Volume I	ANACIM	Aerodromes	1* <sup>e</sup> edition	2018
Doc 9981	OACI	Procedures pour les services de navigation aerienne AERODROME	26 <sup>me</sup> Edition	2016
Circulaire 355	OACI	Évaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes	---	2019
Doc 10066	OACI	Procedures pour les services de navigation aerienne Gestion de l'information aeronautique	14 <sup>re</sup> Edition	2018



## **Table des matieres**

<b>PAGE DE VALIDATION</b> .....	<b>3</b>
<b>LISTE DES AMENDEMENTS</b> .....	<b>4</b>
<b>LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE</b> .....	<b>5</b>
<b>ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES</b> .....	<b>8</b>
<b>Chapitre 1. Definitions</b> .....	<b>9</b>
<b>Chapitre 2. Dispositions generates</b> .....	<b>11</b>
<b>2.1. Introduction</b> .....	<b>11</b>
<b>2.2. Objectif</b> .....	<b>11</b>
<b>2.3. Champ d'application</b> .....	<b>11</b>
<b>2.4. Utilisateurs</b> .....	<b>11</b>
<b>2.5. Date d'application</b> .....	<b>11</b>
<b>2.6. Langue de transmission du RCR</b> .....	<b>11</b>
<b>2.7. Responsabilites de l'exploitant d'aerodrome</b> .....	<b>12</b>
<b>2.8. Responsabilites du fournisseur de services de navigation aerienne</b> .....	<b>12</b>
<b>1.1. Responsabilites des operateurs aeriens</b> .....	<b>12</b>
<b>Chapitre 3. Mise en oeuvre du GRF</b> .....	<b>13</b>
<b>3.1. Moyens de mise en oeuvre</b> .....	<b>13</b>
3.1.1. Mise en place d'une 6quipe locale.....	<b>13</b>
3.1.2. Moyens materiels .....	<b>13</b>
3.1.3. M6canisme de coordination .....	<b>13</b>
<b>3.2. Etat de la surface des pistes — Evaluation et compte rendu</b> .....	<b>13</b>
3.2.1. Renseignements g6n6raux et comprehension conceptuelle de la mise en oeuvre....	<b>13</b>
3.2.2. Besoin d'informations op\$rationnelles.....	<b>14</b>
3.2.3. Objectifs .....	<b>14</b>
3.2.4. Pratiques operationnelles .....	<b>15</b>
3.2.5. Rapport sur Fetat des pistes.....	<b>15</b>
3.2.5.1. Section calcul des performances de l'avion .....	<b>15</b>
3.2.5.2. Section conscience de la situation.....	<b>21</b>
3.2.5.3. Evaluation d'une piste et attribution d'un code d'6tat de la piste.....	<b>22</b>



Agence nationale de l'Aviation  
Civile et de la Météorologie

*Elements indicatifs applicables pour la mise en  
oeuvre du nouveau format de compte rendu  
sur l'état de la surface des pistes (GRF)*

**SN-SEC-AGA-EIND-01-A**

Page : .....7 de 43  
Edition : .....1  
Date : .....Juin 2020

3.2.5.4. Contaminants uniques ou multiples .....	25
<b>3.3. Collecte de donnees et traitement de l'information .....</b>	<b>26</b>
3.3.1. Service automatique d'information de region termine (ATIS).....	26
3.3.2. Contrdle de la circulation aArienne (ATC) .....	27
<b>3.4. Processus devaluation de l'etat des pistes — Logigrammes .....</b>	<b>27</b>
3.4.1. Processus générique devaluation de l'etat des pistes .....	27
<b>ANNEXE 1. Methodes devaluation de l'etat de la surface des pistes .....</b>	<b>32</b>
<b>ANNEXE 2. Imprime SNOWTAM (version frangaise) .....</b>	<b>35</b>
<b>ANNEXE 2 Bis. SNOWTAM FORMAT .....</b>	<b>39</b>
<b>ANNEXE 3. Formulaire du RCR .....</b>	<b>40</b>
<b>ANNEXE 3 Bis : RCR FORM .....</b>	<b>42</b>



## **ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES**

<b>ANACIM</b>	<b>Agence nationale de l'Aviation civile et de la Meteorologie</b>
<b>AIM</b>	<b>Gestion de l'information aeronautique</b>
<b>AIREP</b>	<b>Compte rendu en vol</b>
<b>AIS</b>	<b>Services d'information aeronautique</b>
<b>ASDA</b>	<b>Distance utilisable pour l'acceleration-arret</b>
<b>ATC</b>	<b>Contrdle de la circulation aerienne (en general)</b>
<b>ATIS</b>	<b>Service automatique d'information de region termine</b>
<b>ATM</b>	<b>Gestion du trafic aerien</b>
<b>ATS</b>	<b>Service de la circulation aerienne</b>
<b>CWY</b>	<b>Prolongement degage</b>
<b>GRF</b>	<b>Nouveau format de compte rendu mondial pour revaluation et la communication de l'etat des surfaces de pistes</b>
<b>LDA</b>	<b>Distance utilisable à l'atterrissage</b>
<b>MET</b>	<b>Services nrteteorologiques</b>
<b>NOTAM</b>	<b>Avis aux aviateurs/aviatrices</b>
<b>OACI</b>	<b>Organisation de l'aviation civile internationale</b>
<b>OMM</b>	<b>Organisation nrteteorologique mondiale</b>
<b>PANS</b>	<b>Procedures pour les services de navigation aerienne</b>
<b>RAS</b>	<b>R&amp;glement aeronautique du Senegal</b>
<b>RCAM</b>	<b>Matrice devaluation de l'etat des pistes</b>
<b>RCR</b>	<b>Rapport sur l'etat des pistes</b>
<b>RWYCC</b>	<b>Code d'etat de la piste</b>
<b>SWY</b>	<b>Prolongement d'arret</b>
<b>TODA</b>	<b>Distance utilisable au decollage</b>
<b>TORA</b>	<b>Distance de roulement utilisable au decollage</b>
<b>TWY</b>	<b>Voie de circulation</b>



## Chapitre 1. 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, dissociations 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 designant 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 la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée sur l'aire de mouvement.





Agence nationale de l'Aviation  
civile et de la Météorologie

*Elements indicatés applicables pour la mise en  
oeuvre du nouveau format de compte rendu  
sur l'état de la surface des pistes (GRF)*

**SN-SEC-AGA-EIND-01-A**

Page :..... 10 de 43

Edition :..... 1

Date :..... Juin 2020

\*Applicable d partir du 05 novembre 2020.



## Chapitre 2. Dispositions générales

### 2.1. Introduction

Les statistiques de l'OACI montrent que plus de 25% des risques d'accident sont causés par 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 CONCERN, 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.

Par ailleurs, les propositions et les adoptions d'amendement des Annexes 3, 6, Parties 1 et 2, 8, 14, Volume I, 15 ; des PANS Aerodromes, des PANS-ATM et des PANS-AIM émanant de l'OACI ont été transmises aux exploitants pour avis et observations.

Les amendements relatifs aux aérodromes ont été inclus dans le RAS 14 Volume I en septembre 2018 et deviennent applicables à partir du 05 novembre 2020.

### 2.2. Objectif

Le présent document fournit des éléments indicatifs applicables pour la mise en œuvre du format de compte rendu de l'état de la surface des pistes (GRF) au Sénégal.

### 2.3. Champ d'application

Les éléments indicatifs contenus dans le présent document s'appliquent aux aérodromes recevant des vols internationaux.

Ces dispositions s'appliquent également, dans la mesure du possible, aux aérodromes dotés d'une piste revêtue.

### 2.4. Utilisateurs

Le présent document sert d'orientations :

- a) aux inspecteurs de l'Aviation civile ;
- b) aux exploitants d'aérodromes ;
- c) aux fournisseurs de services de navigation aérienne ; et
- d) aux opérateurs aériens.

### 2.5. Date d'application

Les éléments indicatifs du présent document sont applicables à partir du 05 novembre 2020.

Ces dispositions annulent les éléments indicatifs du « *guide relatif à la procédure d'émission d'un NOTAM pour une piste contaminée* ».

### 2.6. 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 navigation aérienne (voir annexe 3 bis).



## **2.7. Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome**

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

1. préparer un cadre de mise en oeuvre à travers un mécanisme de plantation, de coordination et de suivi ;
2. évaluer les risques pour la sécurité au niveau de l'aéroport dans le cadre du SMS, y compris aussi pour PATS ;
3. former le personnel technique chargé de la mise en oeuvre ;
4. acquieser du matériel pour la mise en oeuvre 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'ANACIM et les différentes parties prenantes ;
6. faire recours à l'assistance de l'ANACIM et d'autres partenaires pour la mise en oeuvre.

A compter du 05 novembre 2020, l'exploitant d'aérodrome doit évaluer, mesurer et communiquer l'état des surfaces de pistes, conformément aux dispositions figurant dans le présent document.

## **2.8. Responsabilités du fournisseur de services de navigation aérienne**

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.

### **1.1. Responsabilités des opérateurs aériens**

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
2. Fournir des comptes rendus spéciaux de vol (AIREP) sur les actions de freinage au fournisseur de services de navigation aérienne.

## Chapitre 3. Mise en oeuvre du GRF

### 3.1. Moyens de mise en oeuvre

#### 3.1.1. Mise en place d'une équipe locale

La clé de la réussite de la mise en oeuvre du GRF réside dans la coordination entre l'exploitant, le fournisseur de service de navigation aérienne et les opérateurs étrangers. 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 oeuvre du GRF.

#### 3.1.2. Moyens matériels

L'exploitant doit mettre en place des moyens matériels nécessaires à la mise en oeuvre 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 tablettes ou tout autre support numérique pour la documentation.

#### 3.1.3. Mécanisme de coordination

Pour assurer une mise en oeuvre effective du GRF, l'exploitant d'aérodrome en coordination avec le fournisseur de services de 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.

### 3.2. Etat de la surface des pistes — Evaluation et compte rendu

#### 3.2.1. Renseignements généraux et compréhension conceptuelle de la mise en oeuvre

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



 <p>Agence nationale de l'Aviation civile et de la Meteorologie</p>	<p><b>Elements indiquees applicables pour la mise en oeuvre du nouveau format de compte rendu sur l'etat de la surface des pistes (GRF)</b></p> <p><b>SN-SEC-AGA-EIND-01-A</b></p>	<p>Page : ..... 14 de 43 Edition : ..... 1 Date : ..... Jilin 2020</p>
--	--	--

les exploitants d'aeronefs d'une maniere compatible avec l'effet sur les performances de l'etat de la surface des pistes qui sont affectees par toute contamination r6siduelle.

L'objectif du rapport sur l'etat des pistes (RCR) est d'etablir un langage commun à tous les acteurs du systeme basd sur l'effet que l'etat de la surface de piste pourra avoir sur les performances de l'avion. Il est donc essentiel que tous les membres de la chaine d'information, de l'origine des donnAes aux utilisateurs finaux, aient regu une formation adequate. Il est important que le personnel de l'a6rodrome communique avec precision l'etat de la surface de piste.

### 3.2.2. Besoin d'informations operationnelles

Pour la security du pilotage de l'avion, l'6quipage de conduite a besoin de renseignements precis sur l'etat de la surface de piste, qui lui sont communiquees au moyen de NOTAM (piste mouillee glissante) et de RCR.

Lorsque la piste est entierement ou partiellement contaminee par de l'eau stagnante, le rapport sur l'etat des pistes doit etre diffuse via les services AIS et ATS. Lorsque la piste est mouill6e sans que ce soit en raison de la PRESENCE d'eau stagnante l'information 6valuee doit etre diffus6e au moyen du rapport sur l'etat des pistes via l'ATS seulement.

Les pratiques operationnelles d6crivent les procedures pour obtenir les renseignements qui, du point de vue op6rationnel, sont necessaires aux equipages de conduite et aux agents d'exploitation, pour les sections suivantes :

- a) calculs des performances des avions au decollage et 6 l'atterrissage :
  - 1) preparation du vol :
    - pre-planification avant le debut du vol ;
    - decollage de la piste ;
    - atterrissage sur un aerodrome de destination ou un aerodrome de degagement ;
  - 2) en vol :
    - lorsque la continuation du vol est evalu6e ;
    - avant l'atterrissage sur une piste ;
- b) conscience de la situation en ce qui concerne l'etat de la surface des voies de circulation et des aires de trafic.

### 3.2.3. Objectifs

Le RWYCC doit etre indique pour chaque tiers de la piste evaluee. Le processus devaluation consiste à :

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

Les renseignements 6 communiquer doivent etre conformes au RCR, qui comprend :

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

Les renseignements doivent 6tre contenus dans un chapelet d'informations presente dans l'ordre ci-après, en utilisant seulement des caracteres compatibles avec l'AIS.

- a) section calcul des performances des avions :





- 1) indicateur d'emplacement de l'aerodrome ;
  - 2) date et heure de reevaluation ;
  - 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 ;
- 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'ANACIM et publiée par l'exploitant ;
  - 7) observations en langage clair.

### 3.2.4. Pratiques opérationnelles

En conformité avec le rapport sur retat 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'aerodrome doit publier un rapport sur retat des pistes indiquant que la piste est mouillée ou sèche, selon le cas.

### 3.2.5. Rapport sur l'état des pistes

#### 3.2.5.1. 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 Elements suivants :

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

Cette information est obligatoire.

Format : nnnn

Exemples : GOBD, GOGS

- b) Date et heure de reevaluation : date et heure (UTC) à laquelle reevaluation a été effectuée par le personnel forme.

Cette information est obligatoire.



Format : MMDDhhmm

Exemple : 09111357

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

Cette information est obligatoire.

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

Exemples : 01, 18

- 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 designation 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

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

- 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. reevaluation 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

Exemple : 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 troisteme tiers.

Avec une repartition inegale 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'utilisateur qu'il n'existe pas d'information (NR).

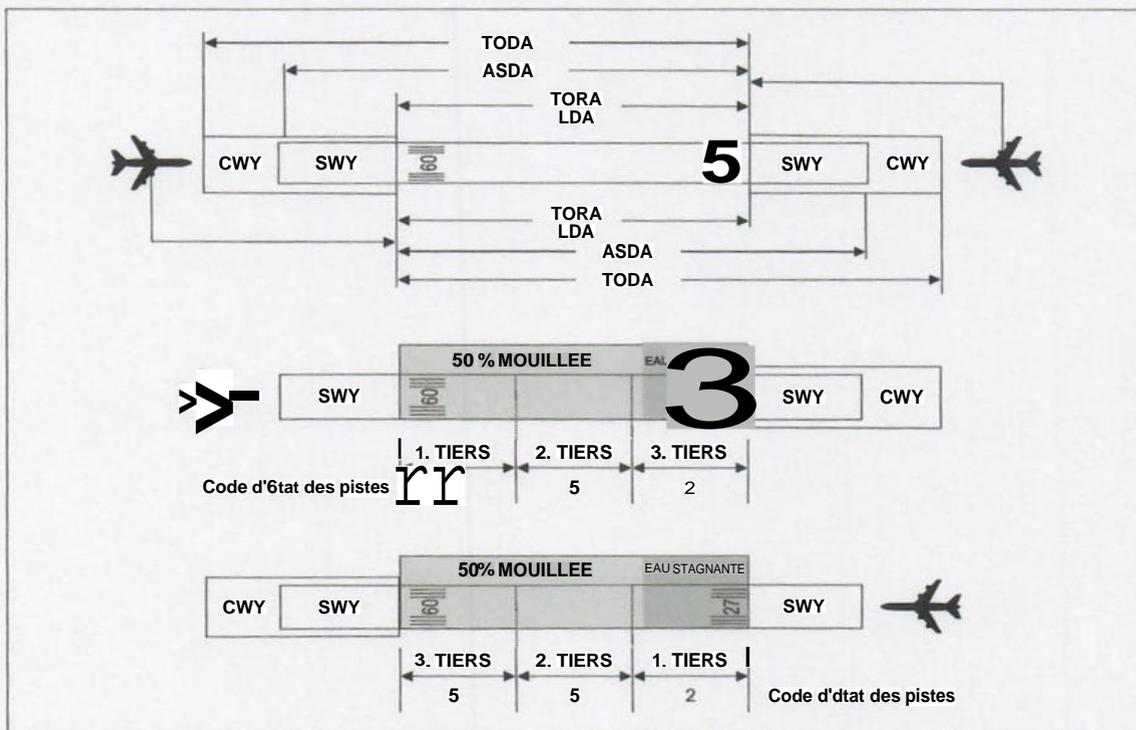


Fig. 2.1. Code d'état des pistes communiqué par l'ATS à l'équipage de conduite pour les tiers de piste

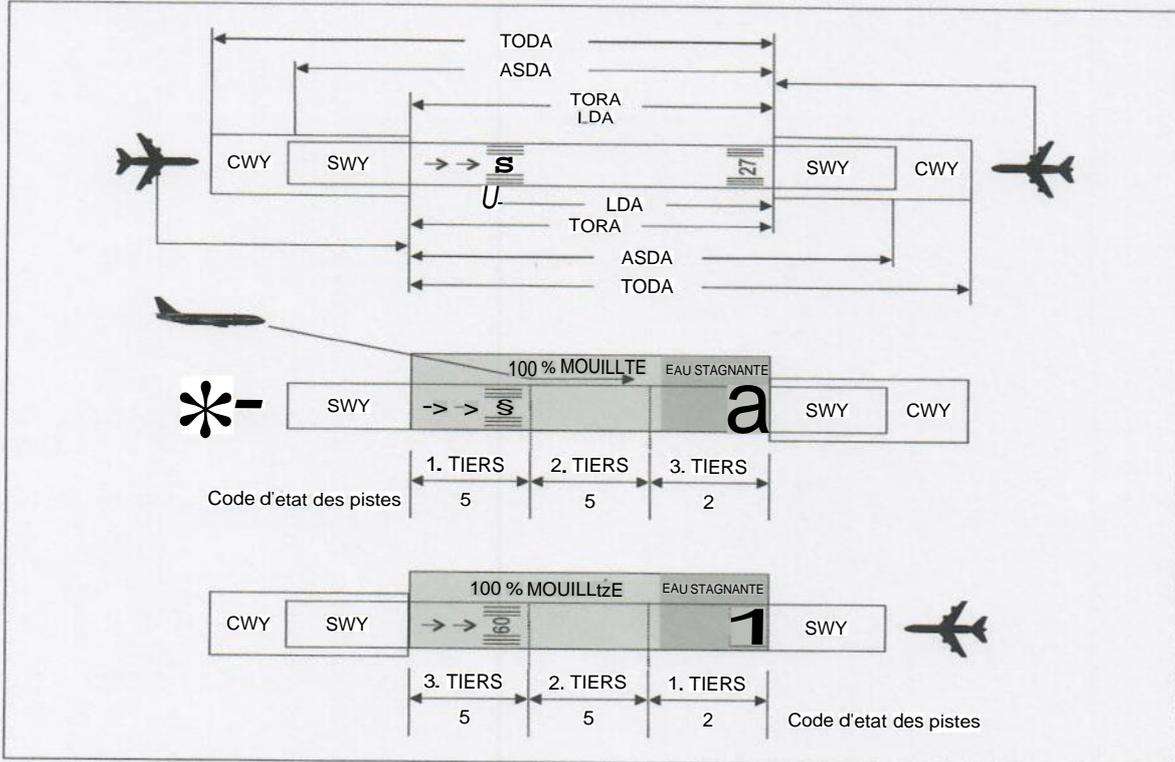


Fig 2.2. Code d'état des pistes communiqué par l'ATS à l'équipage de conduite pour les tiers de piste avec seuil décalé



- f) **Épaisseur des contaminants: eau stagnante pour chaque tiers de piste** : un numéro 3 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 & 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 évaluée 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]nr/[n]nr/[n]nr

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	<b>100</b>

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**

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 révèle 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 2-1.

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

Ces termes ont été harmonisés avec ceux des normes des RAS 6, 8, 11 et 15. 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 oubliée :

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

Forme : nn

Exemple : 30

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.



### 3.2.5.2. 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 22L LDA REDUITE A 1450.

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

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

Exemple : RWY 01 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'ANACIM du coefficient de frottement mesuré**

Cette information est optionnelle.

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

Exemple : RWY 01 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

/ [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 abrégé] (à remplir par l'AIS)

#### *[Section calcul des performances de l'avion]*

GOBD 02170055 01 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR MOUILLEE/MOUILLEE/MOUILLEE

#### *[Section conscience de la situation]*

RWY 01 LDA REDUITE A 3000. TWY C2 MEDIOCRE. AIRE DE TRAFIC TANGO MEDIOCRE.

### 3.2.5.3. Evaluation d'une piste et attribution d'un code d'Etat 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 écrit dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'Etat 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 la ou 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 **MEDIOCRE** 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 MEDIOCRE**, 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'Etat des pistes (RCAM) du Tableau 2-5. La RCAM est un outil à utiliser pour évaluer l'Etat 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 :

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



Agence nationale de l'Aviation  
civile et de la Meteorologie

Elements indiqués applicables pour la mise en  
oeuvre du nouveau format de compte rendu  
sur l'état de la surface des pistes (GRF)

**SN-SEC-AGA-EIND-01-A**

Page : ..... 23 de 43

Edition : ..... 1

Date : ..... Juin 2020

**Tableau 2-4. Correlation 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 deceleration au freinage est normale compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maitrise en direction est normale.	5
MOYENNE	La deceleration au freinage est sensiblement reduite compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maitrise en direction est sensiblement reduite.	3
MOYENNE A MEDIOCRE	La deceleration au freinage OU la maitrise en direction se situe entre moyenne et mediocre.	2



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

Matrice devaluation de l'état des pistes (RCAM)			
Critères devaluation		Critères devaluation pour déclassement	
Code de l'état des pistes	Description de la surface des pistes	Observation sur la décelération 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 décelération 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 décelération 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 décelération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre moyenne et médiocre.	MOYENNE À MÉDIocre



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

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

#### 3.2.5.4. 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.

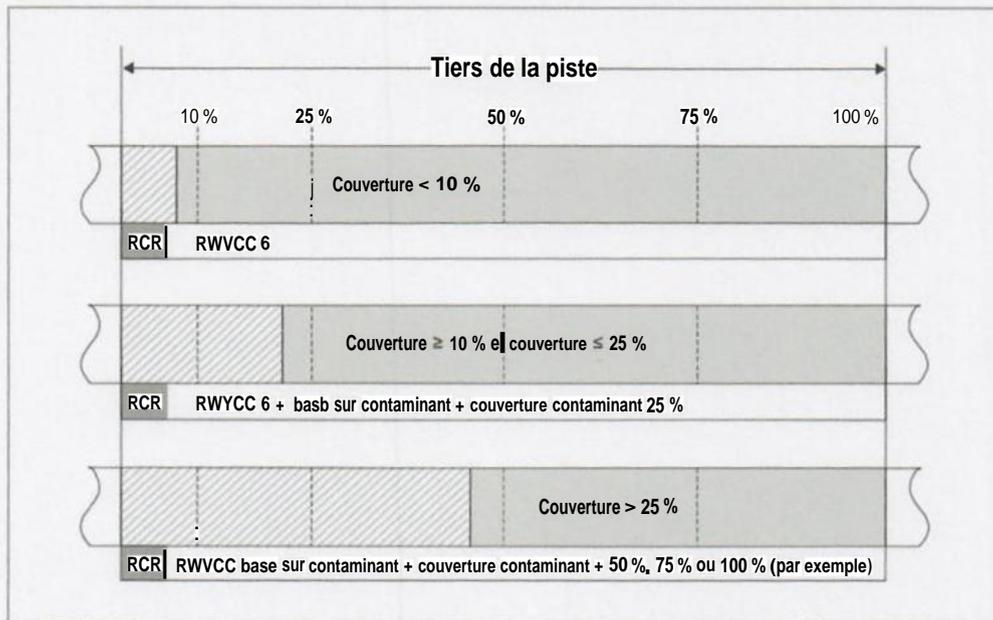


Figure 3-1. Contaminant unique

### 3.3. 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 fréquentes. Actuellement, les principaux moyens de communication sont l'ATIS et l'ATC, en plus des SNOWTAM.

#### 3.3.1. Service automatique d'information de région terminale (ATIS)

L'ATIS est un moyen très important de transmettre les informations, qui 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 :

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

Section conscience de la situation :

- sable libre ;

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

### 3.3.2. Controle de la circulation aerienne (ATC)

L'organisme charge de collecter les donnees et de traiter les renseignements operationnels significatifs au sujet de l'etat des pistes communique gneralement ces renseignements à l'ATC, qui en informera les Equipages de conduite s'ils different de l'ATIS. Actuellement, cette procedure semble etre la seule qui puisse fournir des informations d jour aux Equipages, particulierement lorsque les conditions évoluent rapidement.

En plus d'etre à jour, les informations fournies par l'ATC peuvent contenir des renseignements complementaires sur les conditions mefeo observees et prévues par le service meteorologique (MET), avant même qu'ils ne soient disponibles sur l'ATIS, ainsi que des observations d'autres equipages, en particulier sur les conditions de freinage. Ce canal donne aux pilotes les meilleures informations possibles dans le cadre du systeme actuel pour leur permettre de prendre de bonnes decisions.

Enfin, lorsque les conditions de visibility et la configuration de l'aerodrome le permettent, l'ATC peut communiquer aux equipages de conduite, avec un tres bref delai, ses propres observations immediates, par exemple un changement rapide dans l'intensite de la pluie même si cela peut être considéree comme une information non officielle.

## 3.4. Processus d'evaluation de l'etat des pistes — Logigrammes

Le processus devaluation de l'etat des pistes est represente par les logigrammes suivants :

- a) processus generique devaluation de l'etat des pistes ;
- b) logigramme du processus de base de la RCAM associe au logigramme A et au logigramme B.

### 3.4.1. Processus générique d'evaluation de l'etat des pistes

La Figure 4-2 illustre le processus generique devaluation pour la creation d'un RCR. Les Figures 4-3 et 4-5 illustrent revaluation et le compte rendu de l'etat de la surface de piste effectué à l'aide de la RCAM.



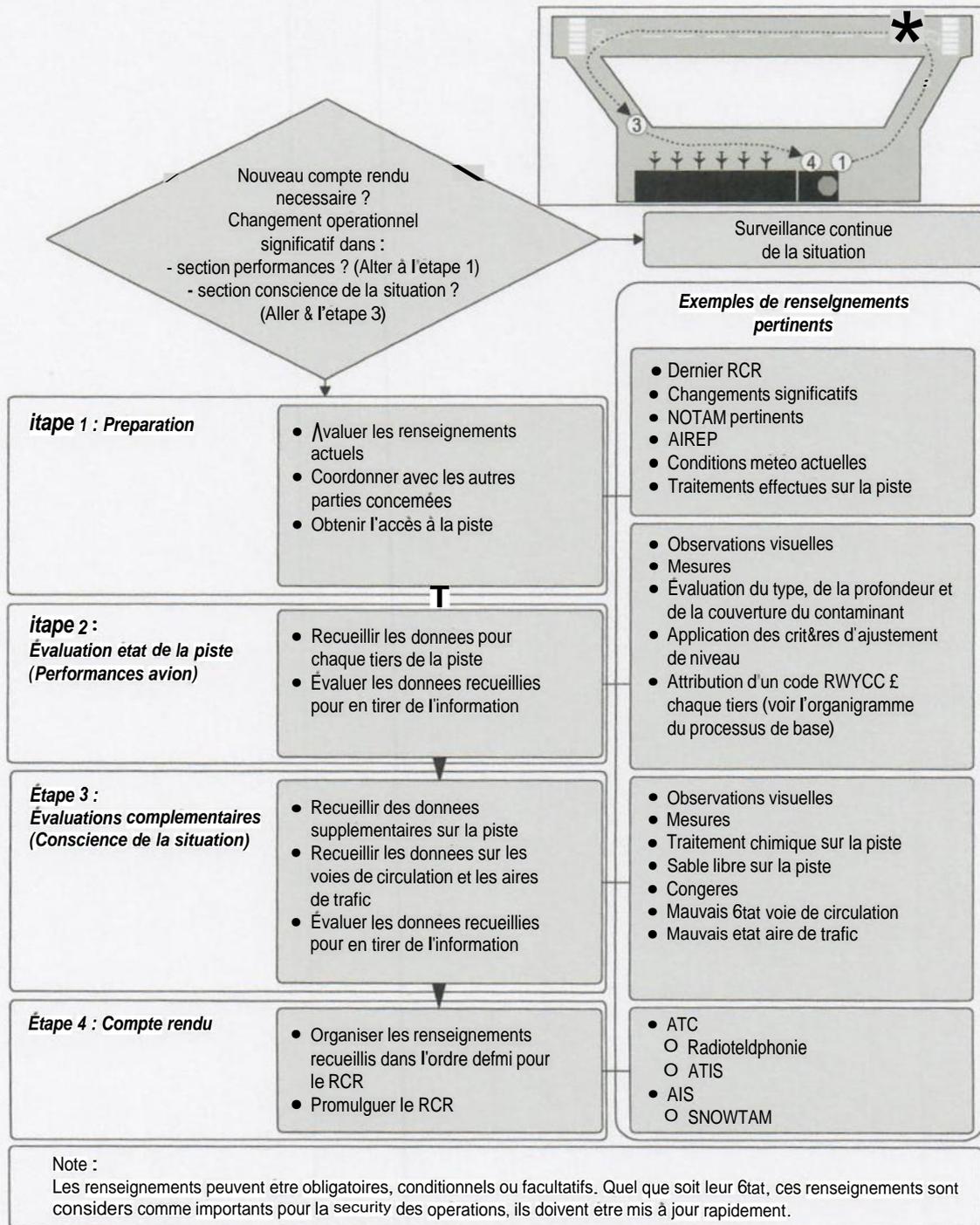
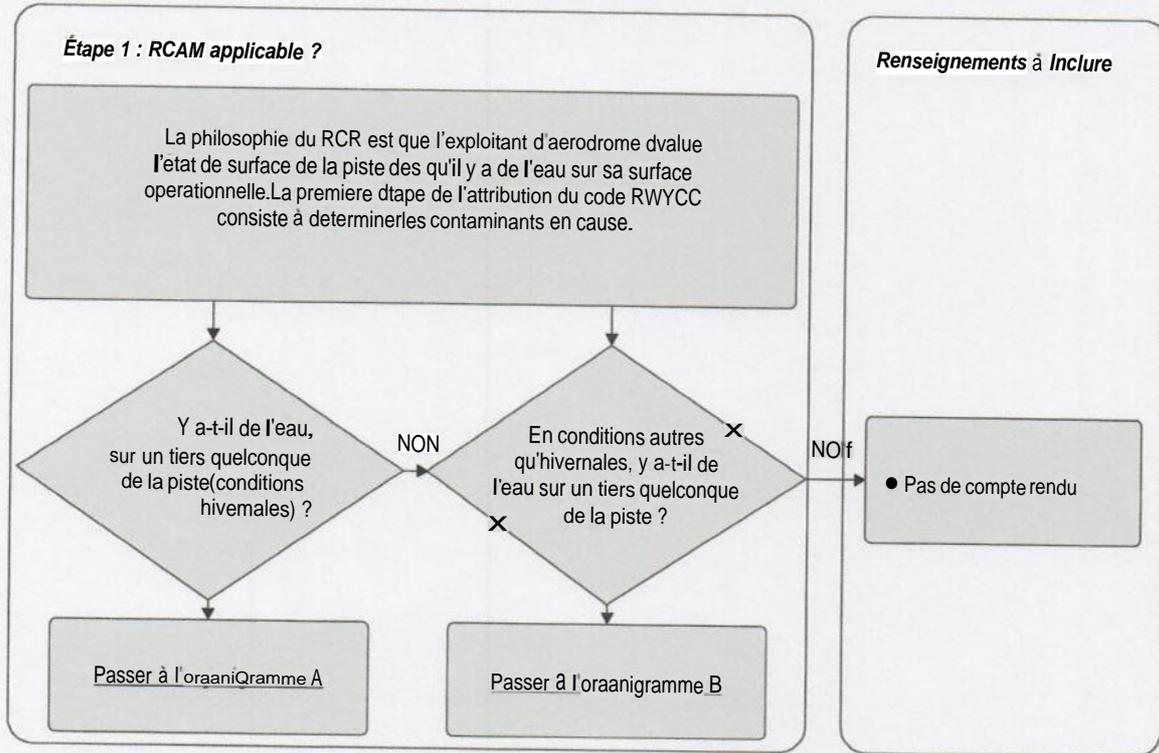


Figure 3-2. Processus genGriq devaluation de l'etat des pistes



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

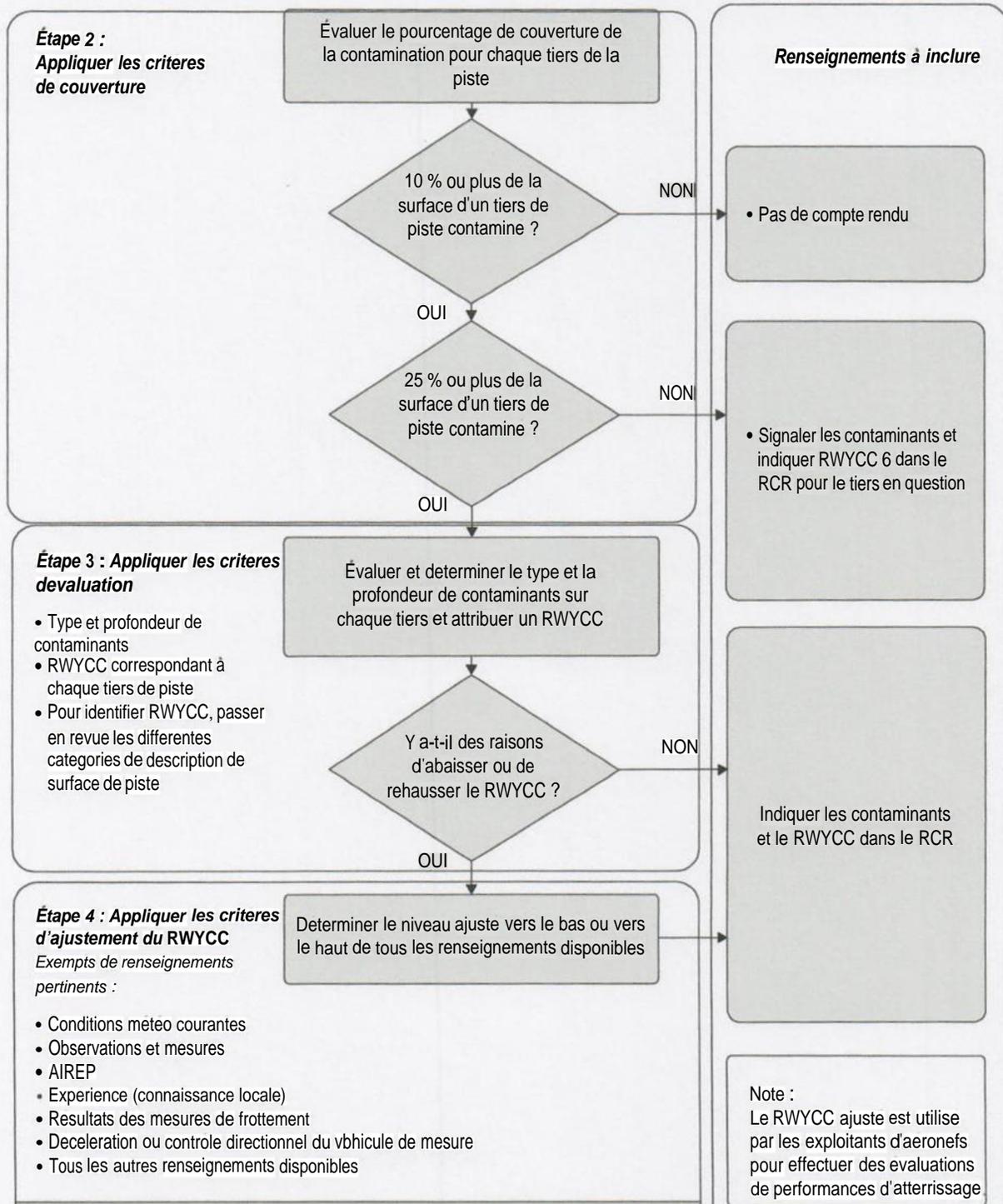


Figure 3-4. Logigramme A



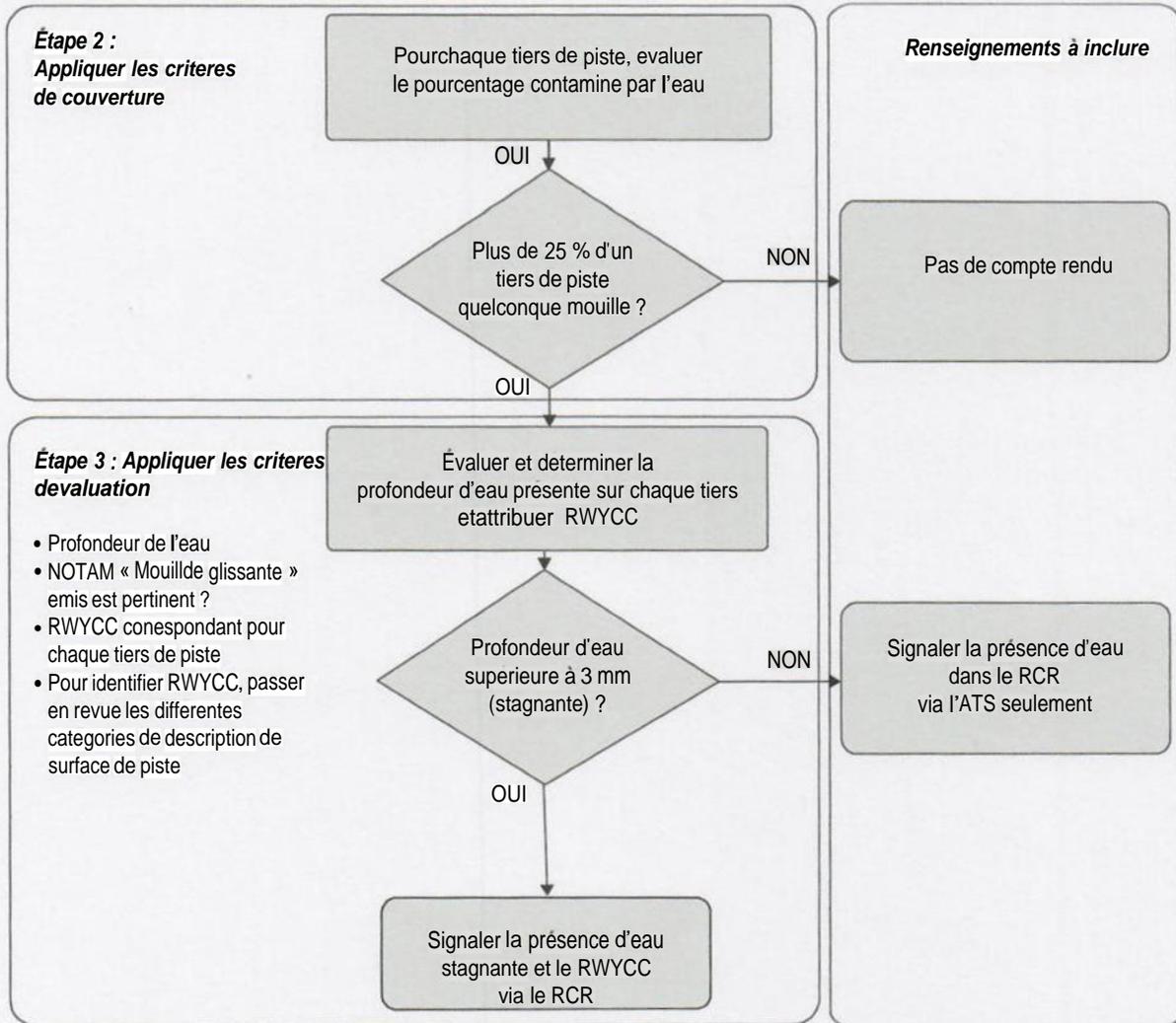


Figure 3-4. Logigramme B



## ANNEXE 1. Methodes devaluation de l'état de la surface des pistes

		RAS 14, Volume I, Edition 1, Amendement 5 septembre 2018	OBSERVATIONS
CONCEPTION ET CONSTRUCTION	Pente	3.1.13 Pentes longitudinales 3.1.19 Pentes transversales	
	Texture	3.1.26 la profondeur moyenne de la texture superficielle d'une surface neuve soit au moins 6gale à 1,0 mm.	
	Niveau minimal de frottement fixé par l'Etat	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 par l'ANACIM.	Les critères fixes par l'ANACIM pour les caractéristiques de frottement de la surface et les résultats obtenus à l'aide des méthodes devaluation fixées ou convenues par l'ANACIM constituent la référence à partir de laquelle le suivi de tendance est effectué et évalué.
	Polissage	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 par l'ANACIM.	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 la surface des pistes Méthodes de mesure de frottement et de 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 appropriée.		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		



**Elements indicatifs applicables pour la mise en oeuvre du nouveau format de compte rendu sur l'état de la surface des pistes (GRF)**  
**SN-SEC-AGA-EIND-01-A**

		Accumulation de caoutchouc	Changement de géométrie	Polissage
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 volontaire prSferee qui est employée.	X		
Laser — en déplacement (MPD)				
Mesure du frottement — Spaisseur appliquée contrôlée de l'eau	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.]</p> <p>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 et l'utilisation de ces appareils.</p>	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



Agence nationale de l'Aviation  
civile et de la Meteorologie

**Elements indicatifs applicables pour la mise en  
oeuvre du nouveau format de compte rendu  
sur l'etat de la surface des pistes (GRF)**

**SN-SEC-AGA-EIND-01-A**

Page : .....34 de 43

Edition : .....1

Date : .....Juin 2020

			<i>Accumulation de caoutchouc</i>	<i>Changement de geomdtrie</i>	<i>Polissage</i>
	Modelisation de l'ecoulement des eaux et predictions de l'epaisseur de l'eau	Des technologies emergentes fondees sur l'utilisation d'un module de la surface de la piste decrivant sa surface geomfetric (cartographie) et regroupées avec les renseignements provenant des capteurs concernant l'epaisseur de l'eau permettent d'obtenir des renseignements en temps reel et ainsi de controler la surface de la piste complete et de prevoir les epaisseurs d'eau.		X	



## ANNEXE 2. Imprime SNOWTAM (version française)

(En-tête COM)	(INDICATEUR OE PRIORITY)	(ADRESSES)		
	(DATE ET HEURE DU DEPOT)	(INDICATIF DE L'EXPÉDITEUR)		
(En-tête abrégé)	(SWAA* NUMERO DE SERIE)	(INDICATEUR D'EMPLACEMENT)	(DATE ET HEURE DE DÉVALUATION)	(GROUPE FACULTATIF)
	S   w M *			

SNOWTAM	(Numero de serie)		
Calcul des performances de l'avion			
(INDICATEUR D'EMPLACEMENT DE L'AÉRODROME)	M	A)	
[DATE ET HEURE DE DÉVALUATION (heure de la fin de revaluation en UTC)]	M	B)	*
(NUMÉRO D'IDENTIFICATION DE PISTE LE MOINS ÉLEVÉ)	M	C)	*
[CODE D'ÉTAT DE PISTE (RWYCC) POUR CHAQUE TIERS DE PISTE] [à partir du tableau de dévaluation de l'Etat de la piste (RCAM) 3, 4, 5 ou 6]	M	D)	/ /
(POURCENTAGE DE COUVERTURE DU CONTAMINANT POUR CHAQUE TIERS DE PISTE)	C	E)	/ /
[PROFONDEUR (en mm) DU CONTAMINANT NON ADHÉRENT POUR CHAQUE TIERS DE PISTE]	C	F)	/ /
[DESCRIPTION DE L'ÉTAT SUR TOUTE LA LONGUEUR DE LA PISTE (Observé sur chaque tiers de piste, à partir du seuil qui porte le numéro d'identification de piste le moins élevé)]	M	G)	/ /
SÈCHE EAU STAGNANTE MOUILLE			
(LARGEUR DE LA PISTE À LAQUELLE LES CODES D'ÉTAT DE PISTE S'APPLIQUENT, SI ELLE EST INFÉRIEURE À LA LARGEUR PUBLIÉE)	O	H)	
Conscience de la situation			
(LONGUEUR DE PISTE RÉDUITE, SI ELLE EST INFÉRIEURE À LA LONGUEUR PUBLIÉE (en m))	O	I)	→
(SABLE NON ADHÉRENT SUR LA PISTE)	O	K)	→
(ÉTAT DE VOIE DE CIRCULATION)	O	P)	→
(ÉTAT D'AIRE DE TRAFIC)	O	R)	→
(COEFFICIENT DE FROTTEMENT MESURÉ)	O	S)	→
(OBSERVATIONS EN LANGAGE CLAIR)	O	T)	)

- NOTES :
- \*Saisir lettres OACI de nationalité (voir Doc 7910 de l'OACI, Partie 2) ou autre indicateur d'aérodrome applicable.
  - Pour renseignements concernant d'autres pistes, remplir à nouveau les cases BAH.
  - Renseignements de la section Conscience de la situation répétés pour chaque piste, voie de circulation et aire de trafic, selon qu'il convient, lorsqu'ils sont communiqués.

SIGNATURE DE L'EXPÉDITEUR (ne pas transmettre)



## **INSTRUCTIONS SUR LA MANIÈRE DE REMPLIR L'IMPRIMÉ SNOWTAM**

### **1. Generalités**

- a) Lorsque les renseignements portent sur plus d'une piste, remplir à nouveau les cases B à H (section Calcul des performances de l'avion).
- b) Les lettres désignant les cases servent uniquement de référence et ne devraient pas figurer dans le message. Les lettres M (mandatory : obligatoire), C (conditional : conditionnel) et O (optional : facultatif) indiquent le degré d'importance des informations et si elles doivent être indiquées et elles seront fournies comme il est expliqué ci-après.
- c) Les unités métriques seront utilisées ; l'unité de mesure n'est pas indiquée.
- d) La validité maximale d'un SNOWTAM est de 8 heures. Un nouveau SNOWTAM sera diffusé chaque fois qu'un nouveau compte rendu d'état de piste est reçu.
- e) Un SNOWTAM annule le SNOWTAM précédent.
- f) L'en-tête abrégé « TTAiiii CCC MMYYGGgg (BBB) » est inséré pour faciliter le traitement automatique des messages SNOWTAM dans les banques de données informatisées. L'explication de ces symboles est la suivante :
  - TT = désignateur de données SNOWTAM = SW ;
  - AA = désignateur géographique des États, par exemple GO = SENEGAL, LF = FRANCE, EG = Royaume-Uni (voir Doc 7910 — *Indicateurs d'emplacement*, Partie 2 — Index des lettres de nationalité pour les indicateurs d'emplacement) ;
  - iiii = numéro de série du SNOWTAM exprimé par un groupe de 4 chiffres ;
  - CCCC = indicateur d'emplacement à quatre lettres de l'aérodrome auquel se rapporte le SNOWTAM (voir Doc 7910 — *Indicateurs d'emplacement*) ;
  - MMYYGGgg = date/heure d'observation/de mesure, où :
    - MM = mois, par exemple janvier = 01, décembre = 12 ;
    - YY = jour du mois ;
    - GGgg = heure UTC, en heures (GG) et minutes (gg) ;
  - (BBB) = groupe facultatif pour désigner : un rectificatif, en cas d'erreur, à un SNOWTAM diffusé antérieurement avec le même numéro de série = COR.

*Note 1. — Les parenthèses de (BBB) indiquent que ce groupe est facultatif.*

*Note 2. Lorsque les renseignements portent sur plus d'une piste et que les dates/heures de chaque observation/évaluation sont indiqués par des réponses multiples dans la case B, la demi-date/heure d'observation/d'évaluation est indiquée dans l'en-tête abrégé (MMYYGGgg).*

*Exemple : En-tête abrégé du SNOWTAM n°0002 de AIBD, mesure/observation du 7 août à 0620 UTC :*

SWG00002 GOBD 08070620

*Note. — Les groupes d'information sont séparés par un espace, comme on le voit ci-dessus.*

- g) Le mot « SNOWTAM » dans l'impression SNOWTAM et le groupe de quatre chiffres du numéro de série du SNOWTAM seront séparés par un espace, par exemple : SNOWTAM 0004.
- h) Pour rendre le message SNOWTAM plus facile à lire, inclure un interligne à la suite du numéro de série du SNOWTAM, après la case A, et de la section Calcul des performances de l'avion.



- i) Lorsque les renseignements portent sur plus d'une piste, répéter pour chaque piste les informations de la section Calcul des performances de l'avion, à partir de la case Date et heure de reevaluation, avant de remplir la section Conscience de la situation.
- j) Informations obligatoires (M) :
- 1) INDICATEUR D'EMPLACEMENT DE L'AÉRODROME ;
  - 2) DATE ET HEURE DE DÉVALUATION ;
  - 3) NUMÉRO D'IDENTIFICATION DE PISTE LE MOINS ÉLEVÉ ;
  - 4) CODE D'ÉTAT DE PISTE POUR CHAQUE TIERS DE PISTE ;
  - 5) DESCRIPTION DE L'ÉTAT DE CHAQUE TIERS DE PISTE [quand le code d'état de piste (RWYCC) indique est 2, 3, 4 ou 5].

## 2. Section Calcul des performances de l'avion

Case A — Indicateur d'emplacement de l'aérodrome (indicateur d'emplacement à quatre lettres).

Case B — Date et heure de reevaluation : groupe date-heure de 8 chiffres indiquant le moment de l'observation (mois, jour, heure et minutes) en UTC.

Case C — Numéro d'identification de piste le moins élevé (nn[L] ou nn[C] ou nn[R]).

*Note.* — Un seul numéro d'identification de piste est indiqué pour chaque piste, et il s'agit toujours du numéro le moins élevé.

Case D — Code d'état de piste pour chaque tiers de piste. Un seul chiffre (0, 1, 2, 3, 4, 5 ou 6) est indiqué pour chaque tiers de piste, chacun séparé du suivant par une barre oblique (n/n/n).

Case E — Pourcentage de couverture du contaminant pour chaque tiers de piste. Le cas échéant, indiquer 25, 50, 75 ou 100 pour chaque tiers de piste, en séparant chaque valeur de la suivante par une barre oblique ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

*Note 1.* — Cette information est fournie seulement lorsqu'un chiffre autre que 6 est indiqué pour l'état d'un des tiers de piste (case D) et qu'une description d'état autre que SECHE est indiquée pour un des tiers de piste (case G).

*Note 2.* — Lorsque l'état n'est pas signalé, l'abréviation « NR » est indiquée pour le(s) tiers de piste considéré(s).

Case F — Profondeur du contaminant non adhérent pour chaque tiers de piste. Le cas échéant, indiquer le nombre de millimètres pour chaque tiers de piste, en séparant chaque valeur de la suivante par une barre oblique (nn/nn/nn ou nnn/nnn/nnn).

*Note 1.* — Cette information est fournie uniquement pour les types de contaminants suivants :

— eau stagnante : valeurs à signaler 04, puis Evaluation. Changements significatifs de 3 mm jusqu'à 15 mm inclusivement ;

*Note 2.* — Lorsque l'état n'est pas signalé, l'abréviation « NR » est indiquée pour le(s) tiers de piste considéré(s).

Case G — Description de l'état pour chaque tiers de piste. Indiquer une des descriptions d'état ci-après pour chaque tiers de piste, chacune étant séparée de la suivante par une barre oblique :

EAU STAGNANTE

MOUILLEE

SECHE (indiquée seulement quand il n'y a pas de contaminant)



*Note.*— Lorsque l'état n'est pas signalé, l'abréviation « NR » est indiquée pour le(s) tiers de piste considérés).

**Case H** — Largeur de la piste à laquelle les codes d'état de piste s'appliquent. Indiquer la largeur, en mètres, si elle est inférieure à la largeur publiée.

### **3. Section concernant la conscience de la situation**

*Note 1.*— Les éléments de la section Conscience de la situation se terminent par un point.

*Note 2.*— Lorsqu'il n'y a pas d'information pour un élément de la section Conscience de la situation ou que les conditions de publication ne sont pas remplies, rien n'est indiqué pour cet élément.

**Case I** — Longueur de piste réduite. Indiquer le numéro d'identification de piste applicable et la longueur disponible, en mètres (RWY nn [L] ou nn [C] ou nn [R] RÉDUITE A [n]nnn).

*Note.*— Cette information est conditionnelle lorsqu'un NOTAM indiquant un nouvel ensemble de distances déclarées a été publié.

**Case K** — Sable non adhérent sur la piste. Lorsque la présence de sable non adhérent sur la piste est signalée, indiquer le numéro d'identification de piste le moins élevé et, séparés par un espace, les mots

« SABLE NON ADHÉRENT » (RWY nn ou RWY nn [L] ou nn[C] ou nn[R] SABLE NON ADHÉRENT).

**Case P** — État de voie de circulation. S'il est signalé qu'une voie de circulation est dans un état médiocre, indiquer le numéro d'identification de la voie de circulation et, séparés par un espace, le mot

« MÉDIOCRE » (TWY [n ou nn] MÉDIOCRE ou TOUTES VOIES DE CIRCULATION MÉDIOCRES).

**Case R** — État d'aire de trafic. S'il est signalé qu'une aire de trafic est dans un état médiocre, indiquer le numéro d'identification de l'aire de trafic et, séparés par un espace, le mot « MÉDIOCRE » (AIRE DE TRAFIC [nnnn] MÉDIOCRE ou TOUTES AIRES DE TRAFIC MÉDIOCRES).

**Case S** — Coefficient de frottement mesuré. Le cas échéant, indiquer le coefficient de frottement mesuré et le dispositif de mesure du frottement.

*Note.*— Cette information n'est indiquée que dans le cas des États qui ont établi un programme de mesure du frottement des pistes utilisant un dispositif de mesure approuvé par l'ANACIM.

**Case T** — Observations en langage clair.

**ANNEXE 2 Bis. SNOWTAM FORMAT**

(COM heading)	(PRIORITY INDICATOR)	(ADDRESSES)				↵
	(DATE AND TIME OF FILING)	(ORIGINATOR'S INDICATOR)				↵
(Abbreviated heading)	(SWAA* SERIAL NUMBER)		(LOCATION INDICATOR)	DATE/TIME OF ASSESSMENT	(OPTIONAL GROUP)	
	s	w	• h i l l			↵

SNOWTAM	(Serial number)	↵
<b>Aeroplane performance calculation section</b>		
(AERODROME LOCATION INDICATOR)	M	A1 ↵
(DATE/TIME OF ASSESSMENT <i>(Time of completion of assessment in UTC)</i> )	M	B) →
(LOWER RUNWAY DESIGNATION NUMBER)	M	C) → *
(RUNWAY CONDITION CODE (RWYCC) ON EACH RUNWAY THIRD) <i>(From Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 or 6)</i>	M	D) //
(PER CENT COVERAGE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD)	C	E) //
(DEPTH (mm) OF LOOSE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD)	C	F) //
(CONDITION DESCRIPTION OVER TOTAL RUNWAY LENGTH) <i>(Observed on each runway third, starting from threshold having the lower runway designation number)</i>	M	G) // → *
DRY STANDING WATER WET		
(WIDTH OF RUNWAY TO WHICH THE RUNWAY CONDITION CODES APPLY, IF LESS THAN PUBLISHED WIDTH)	O	H) <EE
<b>Situational awareness section</b>		
(REDUCED RUNWAY LENGTH, IF LESS THAN PUBLISHED LENGTH (m))	O	I) →
(LOOSE SAND ON THE RUNWAY)	O	K) →
(CHEMICAL TREATMENT ON THE RUNWAY)	O	L) →
(TAXIWAY CONDITIONS)	O	P) →
(APRON CONDITIONS)	O	R) →
(MEASURED FRICTION COEFFICIENT)	O	S) →
(PLAIN-LANGUAGE REMARKS)	O	T) 1
NOTES:		
1. *Enter ICAO nationality letters as given in ICAO Doc 7910, Part 2 or otherwise applicable aerodrome identifier.		
2. Information on other runways, repeat from B to H.		
3. Information in the situational awareness section repeated for each runway, taxiway and apron. Repeat as applicable when reported.		
4. Words in brackets ( ) not to be transmitted.		
5. For letters A) to T) refer to the <i>Instructions for the completion of the SNOWTAM Format</i> paragraph 1, item b).		

SIGNATURE OF ORIGINATOR *(not for transmission)*

M (mandatory), C (conditional) and O (optional)



### ANNEXE 3. Formulaire du RCR

FORMULAIRE RCR			
Nom de l'aerodrome	Nom de l'exploitant d'aerodrome	Date devaluation	Num6ro
<b>Section Calcul des performances de l'avion</b>			
Information	Source	format	
INDICATEUR D'EMPLACEMENT DE LAERODROME	Doc 7910 de l'OACI, <i>Indicateurs d'emplacement</i>	nnnn :	
DATE ET HEURE DE DEVALUATION	Temps UTC	MMDDhhmm :	
NUMERO D'IDENTIFICATION DE PISTE LE MOINS ELEVE	Piste concernée (RWY)	nn[L] or nn[C] or nn[R]:	
CODE D'ETAT DE PISTE (RWYCC) POUR CHAQUE TIERS DE PISTE	Evaluation 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 ADHERENT 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'ETAT 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 A LAQUELLE LES CODES D'ETAT DE PISTE S'APPLIQUENT, SI ELLE EST INFÉRIEURE A LA LARGEUR PUBLIÉE	Observations visuelles de la piste et informations provenant des procédures locales	nn	
<b>Section Conscience de la situation</b>			
LONGUEUR DE PISTE REDUITE, SI ELLE EST INFÉRIEURE A LA LONGUEUR PUBLIÉE (en m)	NOTAM	RWY nn [L] or nn [C] or nn [R] LDA REDUCED TO [n]nnn :	
SABLE NON ADHERENT 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 :	
ETAT DE VOIE DE CIRCULATION	Observation visuelle, AIREP, signalée par d'autres membres du personnel de l'aerodrome, etc.	TWY [nn]n POOR :	
ETAT D'AIRE DE TRAFIC	Observation visuelle, AIREP, signalée par d'autres membres du personnel de l'aerodrome, etc.	APRON [nnnn] POOR	
COEFFICIENT DE FROTTEMENT MESURE	Depend de normes établies ou convenues par l'Etat du Senegal	RWY nn [L] nn	



Agence nationale de l'Aviation  
civile et de la Météorologie

**Elements indicatés applicables pour la mise en  
oeuvre du nouveau format de compte rendu  
sur l'état de la surface des pistes (GRF)**

**SN-SEC-AGA-EIND-01-A**

Page : ..... 41 de 43

Edition : ..... 1

Date : ..... Juin 2020

OBSERVATIONS EN LANGAGE CLAIR	<p>Toute information opérationnelle supplémentaire importante à signaler</p> <p>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</p> <p><b>0 1 2 3 4 5 6 7 8 9</b></p> <p>/ [barre oblique] « . » [point] « » [espace]</p>
-------------------------------	--

**Chapelet d'information complet**

_____	_____	_____	_ j / _	_ j / _	_ / / _	_ / / _
<b>Aerodrome</b>	<b>Date &amp; heure</b>	<b>RWY</b>	<b>RWYCC</b>	<b>% Pourcentage</b>	<b>Profondeur en mn</b>	<b>Contaminant</b>
						→
<b>Conscience de la situation</b>					<b>Longueur de piste réduite en mn (Si applicable)</b>	

Prenoms et Noms des évaluateurs	Fonctions	Signatures



Agence nationale de l'Aviation  
civile et de la Meteorologie

**Elements indicatifs applicables pour la mise en  
oeuvre du nouveau format de compte rendu  
sur l'état de la surface des pistes (GRF)  
SN-SEC-AGA-EIND-01-A**

Page : ..... 42 de 43  
Edition : ..... 1  
Date : ..... Juin 2020

**ANNEXE 3 Bis : RCR FORM**

CPRFORM			
Aerodrome name	Name of aerodrome operator	Evaluation date	Number
<b>Airplane performance calculation section</b>			
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 :	
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 ( <i>contaminant type</i> ) 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	



Agence nationale de l'Aviation  
civile et de la Météorologie

**Elements indicatifs applicables pour la mise en  
oeuvre du nouveau format de compte rendu  
sur l'état de la surface des pistes (GRF)**  
**SN-SEC-AGA-EIND-01-A**

Page : ..... 43 de 43  
Edition : ..... 1  
Date : ..... Juin 2020

ANACIM-APPROVED AND PUBLISHED USE OF MEASURED FRICTION COEFFICIENT	Dependent upon the standard set or agreed by the State of Senegal	RWY nn [L] nn
Plain language remarks using only allowable characters in capital letters.	Any additional significant operational information to be reported	

**Complete information string**

---	---	---	J / /	/ / /	J / /	/ / / /
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