



Circulaire N° 000018/C/CCAA/DG du 03 SEP 2021

Relative à la mise en œuvre du format mondial de compte rendu de l'état de surface des pistes

TABLE DES MATIERES

1. Introduction	3
1.1. Objet.....	3
1.2. Champ d'application	3
1.3. Description des changements.....	3
2. Exigences et Références	3
2.1. Exigences	3
2.2. Documents de référence.....	3
3. Définitions et abréviations	4
4. Contexte	5
5. Généralités	6
5.2. Conditions et descripteurs de l'état de surface des pistes	7
5.3. Matrice d'évaluation de l'état des pistes	7
5.4. Code d'état de piste.....	7
6. Evaluation et communication de l'état de surface des pistes	7
6.1. Evaluation de conditions de surfaces des pistes	7
6.2. Surclassement/déclassement du code d'état de piste	9
6.3. Communication de l'état de surface des pistes	10
7. Formation du personnel	11
8. Contact	12
Annexes	13
Annexe 1 - Rapport sur l'état des pistes (RCR)	13
Annexe 2 – Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)	18
Annexe 3 – Pourcentage de couverture pour les contaminants	19
Annexe 4 – Evaluation de l'épaisseur des contaminants	20
Annexe 5- code d'état des pistes par tiers de piste communiqué par l'ATS	21
Annexe 6 – Imprimé SNOWTAM et instructions de remplissage	22

1. INTRODUCTION

1.1. Objet

- (1) La présente circulaire a pour but de présenter et de fournir des informations pour la mise en œuvre du format de compte rendu mondial pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes.
- (2) Elle couvre les aspects liés à l'évaluation et au compte rendu de l'état de surface des pistes, ainsi qu'à la formation des personnels impliqués dans ces procédures.

1.2. Champ d'application

La présente circulaire s'applique aux entités impliquées dans la collecte des données relatives à l'état de surface des pistes, leur conversion en informations opérationnelles structurées, leur communication aux destinataires, ainsi qu'aux utilisateurs finaux de cette information structurée. Il s'agit notamment des :

- Exploitants d'aérodromes ;
- Fournisseurs de services de la navigation aérienne, et ;
- Exploitants d'aéronefs.

1.3. Description des changements

Sans objet.

2. EXIGENCES ET REFERENCES

2.1. Exigences

- (a) Arrêté N°0001303/MINT du 29 Septembre 2006 portant réglementation de la fourniture du service d'information aéronautique dans l'espace aérien et sur le territoire camerounais.

2.2. Documents de référence

- (a) Annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale – Aérodrome, Volume I – Conception et exploitation technique des aérodromes, Huitième édition, juillet 2018, OACI ;
- (b) Annexe 15 à la Convention relative à l'aviation civile internationale – Services d'information aéronautique, seizième édition, juillet 2018, OACI ;
- (c) Doc 10066, Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique, première édition, 2018, OACI ;
- (d) Doc 9981, Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodromes, Troisième édition, 2020, OACI ;
- (e) Circulaire 355, Evaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes ; 2019, OACI ;

- (f) CI 300-019 – Format mondial de notification (GRF) du compte rendu de l'état de surface de la piste, Edition 2, 21 février 2021, Transport Canada ;
- (g) 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, France ;
- (h) Boîte à outils pour le Global Reporting Format, DGAC/STAC, Mai 2021.

3. DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

(1) Les définitions suivantes sont utilisées dans la présente circulaire :

- (a) **Code d'état de piste** : Chiffre qui décrit l'état de la surface d'une piste et qui doit être utilisé dans le rapport sur l'état des pistes (RCR).
- (b) **Etat de surface de piste** : Description de l'état de surface des piste utilisées 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. Les termes suivants sont employés pour décrire l'état de surface de piste :
 - **Piste sèche**. Une piste est considérée comme sèche lorsque sa surface ne présente aucune humidité visible ni contamination dans la zone qui doit être utilisée.
 - **Piste mouillée**. La surface de la piste est couverte d'humidité visible ou d'eau jusqu'à une épaisseur de 3 mm inclusivement dans la zone qui doit être utilisée.
 - **Piste mouillée glissante**. Piste mouillée dont il été établi qu'une importante partie de la surface présente des caractéristiques de frottement dégradées.
 - **Piste contaminée**. Une piste est contaminée lorsqu'une partie importante de sa surface (que ce soit par endroits isolés ou non), délimitée par la longueur et la largeur utilisées, est couverte d'une ou de plusieurs des substances énumérées dans la liste des descripteurs d'état de surface de piste.
- (c) **Eau stagnante** : Eau d'une profondeur supérieure à trois millimètres (3 mm). Il s'agit du seul descripteur d'état de surface applicable au Cameroun.
- (d) **Matrice d'évaluation de l'état des pistes** : 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.
- (e) **NOTAM** : Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un

service, d'une procédure aéronautiques, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

- (f) **Rapport sur l'état des pistes** : Rapport complet normalisé relatif à l'état de la surface des pistes et à son effet sur les performances de décollage et d'atterrissage des avions.
 - (g) **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 d'eau stagnante sur l'aire de mouvement.
- (2) Les abréviations suivantes s'appliquent aux fins de la présente circulaire :
- (a) **AIREP** : Air Report (Compte rendu en vol)
 - (b) **AIS** : Aeronautical Information Services
 - (c) **ATIS** : Automatic Terminal Information Service
 - (d) **ATS** : Air traffic Service
 - (e) **GRF** : Global Reporting Format (Format mondial de compte-rendu de l'état de surface des pistes).
 - (f) **RWYCC** : Runway Condition Code (Code d'état de piste)
 - (g) **RCAM** : Runway Condition Assessment Matrix (Matrice d'évaluation de l'état des pistes)
 - (h) **RCR** : Runway Condition Report (Rapport sur l'état des pistes)

4. CONTEXTE

- (1) La couverture des chaussées aéronautiques par des hydrométéores est un problème universel qui impacte fortement l'exploitation optimale et en toute sécurité des aéronefs, et peut constituer un important facteur contributif dans certains types d'évènements de sécurité (sorties de piste en particulier). De ce fait, la connaissance de l'état de surface des pistes est essentielle afin d'améliorer la sécurité des opérations sur celles-ci.
- (2) Le format mondial de compte-rendu de l'état de surface des pistes est une méthodologie développée par l'OACI afin d'harmoniser les pratiques pour l'évaluation et le compte-rendu des conditions prévalant sur ces surfaces.
- (3) La philosophie de ce mécanisme demande à l'exploitant d'aérodrome d'évaluer l'état de la surface de piste chaque fois qu'il y observe de l'eau, unique contaminant hydrique rencontré au Cameroun. Cette évaluation, devant être réalisée à chaque changement significatif, permet d'établir un code d'état de piste (RWYCC) et une description de

la surface de la piste que les équipages de conduite peuvent exploiter afin de déterminer les performances de leurs aéronefs. Ce compte rendu, fondé sur les caractéristiques, l'épaisseur et l'étendue de la contamination, constitue la meilleure évaluation de l'état de la surface des pistes par les exploitants d'aérodrome. Toutefois, il faut également prendre en compte tous les autres renseignements pertinents, et tout changement devra être signalé sans délai.

- (4) De ce fait, l'exploitant d'aérodrome est tenu d'élaborer en coordination avec les autres opérateurs chargés de tout ou partie de l'exploitation de l'aérodrome, chacun en ce qui le concerne, des procédures relatives à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes qui traitent au moins des points suivants :
 - (a) Les modalités d'évaluation de l'état de surface des pistes et des conditions de sa réévaluation ;
 - (b) Les outils et modes opératoires utilisés dans la caractérisation de l'état de surface des pistes ;
 - (c) L'élaboration des rapports sur l'état des pistes (RCR) et leur archivage ;
 - (d) La chaîne et les moyens de communication des rapports sur l'état des pistes (RCR) ;
 - (e) Les processus de décision en fonction des comptes rendus des pilotes (AIREP).
- (5) De plus, compte tenu du caractère crucial que présentent les informations fournies sur l'état de surface pour l'évaluation des performances des aéronefs, il est nécessaire que le personnel en charge de cette l'évaluation et la diffusion de ces informations soit formé.

5. GENERALITES

Le Global Reporting Format (GRF) est une méthodologie reconnue sur le plan mondial basée sur cinq éléments fondamentaux :

- (a) Les conditions de surface des pistes ;
- (b) Les descripteurs de la surface des pistes ;
- (c) La matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) ;
- (d) Le code d'état de piste (RWYCC) ;
- (e) Le rapport sur l'état des pistes (RCR).

5.2. Conditions et descripteurs de l'état de surface des pistes

- (1) Il existe quatre (04) conditions de surface de piste :
 - (a) Piste sèche ;
 - (b) Piste mouillée ;
 - (c) Piste mouillée glissante ;
 - (d) Piste contaminée.
- (2) Afin de donner davantage de détails sur l'état de surface, des descripteurs de la surface des pistes sont également utilisés. Au Cameroun, pays situé en zone tropicale, l'**eau stagnante** est le seul descripteur de l'état de surface applicable.
- (3) Le descripteur de l'état de surface et l'épaisseur sont utilisés pour déterminer le RWYCC.

5.3. Matrice d'évaluation de l'état des pistes

- (1) La RCAM est une matrice utilisée pour déterminer le code d'état de piste à l'aide d'un ensemble de conditions observées à la surface de la piste et des procédures connexes. Elle comporte deux parties principales :
 - (a) Critères d'évaluation ;
 - (b) Critères d'évaluation pour déclassement.
- (2) Pour le Cameroun, la matrice applicable est celle utilisée dans les pays tropicaux et présentée en annexe 2.

5.4. Code d'état de piste

- (1) Le RWYCC est évalué sur la base des conditions de surface et, le cas échéant, de l'épaisseur de la nappe d'eau présente sur la piste.
- (2) Il traduit la capacité de freinage sur la piste en fonction de l'état de surface. Sur la base de cette information et des renseignements de performance des aéronefs fournis par les aviateurs, les équipages de conduite devront déterminer les performances opérationnelles de leurs avions.

6. EVALUATION ET COMMUNICATION DE L'ETAT DE SURFACE DES PISTES

6.1. Evaluation de conditions de surfaces des pistes

- (1) Le compte rendu commence lorsqu'un changement significatif de l'état de la surface de la piste survient en raison de la présence d'eau. Dans ces conditions, l'exploitant d'aérodrome attribue un RWYCC pour chaque tiers de la piste. 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.
- (2) Pour ce faire, en plus des inspections périodiquement réalisées sur l'aire de mouvement, les exploitants d'aérodromes effectuent des inspections de piste chaque fois que l'état de surface de la piste a peut-être changé de façon significative en raison des conditions météorologiques.
- (3) 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:
- (a) tout changement de RWYCC ;
 - (b) tout changement de couverture de contaminant susceptible d'être signalé selon le tableau en annexe 3 ;
 - (c) tout changement d'épaisseur de contaminant selon le tableau en annexe 4 ;
 - (d) 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.
- (4) Les renseignements à communiquer par l'exploitant d'aérodrome sont conformes au format du RCR, qui comprend :
- (a) une section calcul des performances des avions ;
 - (b) une section conscience de la situation.

Ils sont contenus dans la série d'informations du RCR présenté dans l'ordre prescrit dans l'annexe 1, en utilisant seulement les caractères compatibles avec l'AIS.

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

- (5) Le RWYCC est déterminé par l'exploitant d'aérodrome en utilisant la partie « **critères d'évaluation** » de la RCAM en annexe 2. Les variables de cette annexe qui peuvent affecter le code d'état de la piste sont :
- (a) le type de contaminant ;
 - (b) l'épaisseur du contaminant ;
- (6) Dans le cas où une zone de 25 % ou moins d'un tiers de piste est mouillée ou couverte d'un contaminant, il faudra communiquer un RWYCC 6 pour celle-ci.
- (7) Si la répartition du contaminant n'est pas uniforme, l'endroit de l'aire qui est mouillée ou couverte par le contaminant sera décrit en langage clair dans la partie « **observations** » de la section « **conscience de la situation** »

du rapport sur l'état des pistes.

6.2. Surclassement/déclassement du code d'état de piste

- (1) L'exploitant d'aérodrome peut surclasser un RWYCC 1 ou 0 attribué, en respectant les principes ci-après :
 - (a) si un dispositif de mesure approuvé par la Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA) est adéquatement utilisé et étalonné, et si toutes les autres observations appuient l'idée d'un RWYCC supérieur tel qu'estimé par du personnel formé ;
 - (b) la décision de surclasser un RWYCC 1 ou 0 ne peut être fondée sur une seule méthode d'évaluation. Tous les moyens disponibles d'évaluation de la glissance d'une piste doivent être utilisés pour appuyer la décision ;
 - (c) lorsque le RWYCC 1 ou 0 est surclassé, la surface de la piste est fréquemment évaluée durant la période où le RWYCC supérieur est en vigueur afin de s'assurer que l'état de la surface de la piste ne se détériore pas au-dessous du code attribué ;
 - (d) les variables qui peuvent être prises en compte dans l'évaluation pouvant avoir une incidence sur l'état de la surface de la piste sont, entre autres :
 - (i) toutes situations de précipitations ;
 - (ii) des températures changeantes ;
 - (iii) les effets du vent ;
 - (iv) la fréquence d'utilisation de la piste ;
 - (v) le type d'avion utilisant la piste.
- (2) Toutefois, l'utilisation de ces mécanismes afin de surclasser un RWYCC 1 ou 0 ne permettra pas d'aller au-delà d'un RWYCC 3.
- (3) Un RWYCC 5, 4, 3 ou 2 attribué ne peut pas être porté à un rang supérieur.
- (4) L'exploitant d'aérodrome peut déclasser le RWYCC déterminé à partir de la partie « **critères d'évaluation** » de la RCAM de façon appropriée, en tenant compte de tous les moyens disponibles d'évaluation de la glissance de la piste, y compris les critères figurant dans la partie « **critères d'évaluation pour déclassement** » de la RCAM.
- (5) Les comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage sur la piste, s'il y en a, sont pris en compte comme faisant partie du processus de suivi continu de l'état de surface de la piste, notamment :
 - (a) à des fins de déclassement, ou;
 - (b) pour un surclassement, à condition qu'ils soient utilisés en

combinaison avec d'autres renseignements qui soutiennent un tel surclassement.

- (6) Deux comptes rendus de pilotes consécutifs signalant une efficacité du freinage **MÉDIOCRE** sur la piste déclenchent une évaluation si un RWYCC de 2 ou mieux a été attribué.
- (7) 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.

6.3. Communication de l'état de surface des pistes

- (1) L'exploitant d'aérodrome communique sans délai aux organismes chargés de fournir les services de circulation aérienne et, en cas de présence d'eau stagnante, au prestataire de service de l'information aéronautique les renseignements sur l'état de surface à chaque changement significatif dû à la présence d'eau et sous le format du RCR.
- (2) Lorsque la piste est mouillée sans que ce ne soit en raison de la présence d'eau stagnante, l'information sur l'état de surface de n'est communiquée qu'au travers des services de circulation aérienne ou de l'ATIS.
- (3) En présence d'eau stagnante sur la piste ou une portion de la piste, l'exploitant d'aérodrome :
 - (a) transmet le RCR au prestataire de service de l'information aéronautique afin qu'il communique les renseignements sur l'état de surface de la piste à travers un SNOWTAM, conformément à l'Imprimé SNOWTAM et aux instructions de remplissage donnés en annexe 6.
 - (b) communique le RCR aux organismes chargés de fournir les services de la circulation aérienne pour communication directe aux pilotes ou à travers l'ATIS.
- (4) Lorsque les organismes chargés de fournir les services de la circulation aérienne communiquent à un équipage de conduite des informations sur l'état de la surface des pistes, ils le font en faisant référence aux premier, deuxième et troisième tiers de piste dans la direction de l'atterrissage ou du décollage. L'annexe 5 illustre ces procédures, qui sont davantage détaillées dans les PANS-ATM (Doc 4444).
- (5) Lorsque la piste est en partie ou en totalité mouillée glissante, l'exploitant d'aérodrome signale par NOTAM aux usagers de l'aérodrome l'emplacement de la portion de la piste touchée.
- (6) Un pilote commandant de bord ne devrait pas poursuivre pas son approche à l'atterrissage en dessous de 300 m (1 000 ft) au-dessus de

l'altitude d'un aérodrome à moins d'être assuré que, selon les informations disponibles sur l'état de la surface de la piste, les informations sur les performances de l'avion indiquent que l'atterrissage peut être fait en toute sécurité. Par ailleurs, il produit un compte rendu en vol (AIREP) spécial sur l'efficacité du freinage sur la piste quand le freinage n'est pas aussi efficace que ce qui a été signalé.

7. FORMATION DU PERSONNEL

- (1) L'exploitant d'aérodrome s'assure que le personnel qui évalue l'état de surface des pistes et en rend compte est formé et compétent pour remplir ses tâches
- (2) Le programme de formation dudit personnel inclut une formation initiale et une formation périodique de recyclage dans les domaines suivants :
 - (a) Connaissance de l'aérodrome, y compris les marques, panneaux indicateurs et feux d'aérodrome ;
 - (b) Procédures d'aérodrome décrites dans le manuel d'aérodrome ;
 - (c) Plan d'urgence ;
 - (d) Procédures de préparation des avis aux aviateurs/aviatrices (NOTAM) ;
 - (e) Procédures d'achèvement/de préparation relatives au RCR ;
 - (f) Règles de conduite sur l'aérodrome ;
 - (g) Procédures de contrôle de la circulation sur l'aire de mouvement ;
 - (h) Procédures d'exploitation radiotéléphonique ;
 - (i) Expressions conventionnelles utilisées dans le contrôle d'aérodrome, y compris le code d'épellation en radiotéléphonie de l'OACI ;
 - (j) Procédures et techniques d'inspection des aérodromes ;
 - (k) Types de contaminants de piste et comptes rendus à leur sujet ;
 - (l) Évaluation et compte rendu des caractéristiques de frottement de la surface des pistes ;
 - (m) Emploi du dispositif de mesure du frottement des pistes ;
 - (n) Étalonnage et entretien du dispositif de mesure du frottement des pistes ;
 - (o) Conscience des incertitudes quant aux informations visées aux alinéas l) et m) ;
 - (p) Procédures d'exploitation par faible visibilité.

8. CONTACT

(1) Pour de plus amples renseignements, veuillez contacter :

sdnaa@ccaa.aero

(2) Toute proposition de modification de la présente circulaire est bienvenue et peut être soumise à l'adresse électronique ci-dessus.



REPUBLIC OF CAMEROON
RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Progrès
Pax - Wofa - Fongwa
Le Directeur Général
AUTORITE CIVIL AVIATION
AÉRONAUTIQUE

Paule ASSOUMOU KOKI

ANNEXES

Annexe 1 - Rapport sur l'état des pistes (RCR)

Le rapport sur l'état des pistes (RCR) comprend :

- Une section intitulée « calcul des performances des avions » ;
- Une section intitulée « conscience de la situation ».

Les renseignements sont contenus dans une série d'informations présentées dans l'ordre ci-après, en utilisant seulement des caractères compatibles avec les services de l'information aéronautique :

a) Section calcul des performances des avions

Il s'agit d'une série d'informations groupé séparé par une espace « » et s'achevant 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. Elle contient les informations suivantes :

- 1) Indicateur d'emplacement d'aérodrome
- 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) Epaisseur 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

Tous les messages de la section conscience de la situation se terminent par un point final. Cela permet de distinguer chaque message des messages ultérieurs. Cette section comprend les informations suivantes :

- 1) Longueur de piste réduite ;
- 2) Sable non adhérent sur la piste ;
- 3) Traitement chimique sur la piste ;
- 4) Etat des voies de circulation ;
- 5) Etat de l'aire de trafic ;
- 6) Utilisation approuvée et publiée par l'État du coefficient de frottement mesuré ;
- 7) Observations en langage clair.

Les informations à fournir dans ces sections sont décrites dans le tableau ci-dessous (dans l'ordre) :

N°	Information	Description	Caractère de l'information	Format de l'information	Exemple
Section calcul des performances des avions					
1	Indicateur d'emplacement d'aérodrome	Indicateur d'emplacement OACI à quatre lettres, conformément aux dispositions du Doc 7910, Indicateurs d'emplacement.	Obligatoire	nnnn	FKYS
2	Date et heure de l'évaluation	Date et heure (UTC) à laquelle l'évaluation a été effectuée par le personnel formé.	Obligatoire	MMDDhhmm	09111357
3	Numéro d'identification de la piste le plus bas	Numéro à deux ou trois caractères identifiant la piste pour laquelle l'évaluation est réalisée et communiqué.	Obligatoire	nn[L] ou nn[C] ou nn[R]	01
4	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 sera la direction vue depuis le numéro de désignation le plus bas.	Obligatoire	n/n/n	5/5/2
5	Pourcentage de couverture de contaminant pour chaque tiers de piste	<p>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 de l'annexe 3.</p> <p>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. Lorsque c'est possible, un texte normalisé devrait être utilisé.</p> <p>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/)</p>	Conditionnelle (n'est pas communiqué pour un tiers de piste sec ou couvert à moins de 10%)	[n]nn/[n]nn/[n]nn	NR/50/100

2

N°	Information	Description	Caractère de l'information	Format de l'information	Exemple
6	Épaisseur du contaminant	<p>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 l'annexe 4. 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.</p> <p>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/).</p> <p>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.</p>	Conditionnelle (Communiquée en cas de présence d'eau stagnante)	[n]nn/[n]nn/[n]nn	NR/NR/100
7	Description de l'état de chaque tiers de piste	<p>Le type d'état est signalé en utilisant l'une des descriptions types d'état suivantes pour chaque tiers de piste, ceux-ci étant séparés par une barre oblique « / » :</p> <p>SÈCHE EAU STAGNANTE MOUILLÉE</p>	Obligatoire	nnnn/nnnn/nnnn	MOUILLÉE/ MOUILLÉE/ EAU STAGNANTE
8	Largeur de la piste à laquelle les RWYCC s'appliquent si elle est inférieure à la largeur publiée	<p>Numéro à deux chiffres représentant la largeur de piste déblayée, en mètres. 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.</p>	Optionnelle	nn	30



N°	Information	Description	Caractère de l'information	Format de l'information	Exemple
Section conscience de la situation					
9	Longueur réduite de piste	Information à fournir lorsqu'un NOTAM a été publié avec un nouvel ensemble de distance déclarées affectant la LDA	Conditionnelle	Texte fixe normalisé RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] LDA RÉDUITE À [n]nnn	RWY 19 LDA RÉDUITE À 2500
10	Neige fine et sèche sur la piste	Non applicable	/	/	/
11	Sable non adhérent sur la piste	Information fournie en cas de sable non adhérent présent sur la piste	Optionnelle	RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] SABLE NON ADHÉRENT	RWY 01 SABLE NON ADHÉRENT.
12	Traitement chimique sur la piste	Information à fournir obligatoirement si la piste a subi un traitement chimique.	Obligatoire	RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] TRAITÉE CHIMIQUEMENT	RWY 01 TRAITÉE CHIMIQUEMENT.
13	Congères sur la piste	Non applicable	/	/	/
14	Congères sur la voie de circulation	Non applicable	/	/	/
15	Congères à proximité de la piste pénétrant le niveau/profil établi dans le plan d'aérodrome concernant la neige	Non applicable	/	/	/
16	État des voies de circulation	Informations sur l'état des voies de circulation	Optionnelle	TWY [nn]n MÉDIOCRE	TWY N MÉDIOCRE.
17	État des aires de trafic	Informations sur les aires de trafic	Optionnelle	AIRE DE TRAFIC [nnnn] MÉDIOCRE	AIRE DE TRAFIC NORD MÉDIOCRE

N°	Information	Description	Caractère de l'information	Format de l'information	Exemple
18	Utilisation approuvée et publiée par l'État du coefficient de frottement mesuré	Informations sur les coefficients de frottement mesuré	Optionnelle	[Format et procédures connexes établis par l'État]	[Fonction du format et des procédures connexes établis par l'État].
19	Observations en langage clair utilisant seulement des caractères acceptables en lettres capitales	Informations complémentaires à fournir	Optionnelle	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]	

Annexe 2 – Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)

MATRICE D'EVALUATION DE L'ETAT DES PISTES (RCAM)			
Critères d'évaluation		Critères d'évaluation pour déclassement	
6	Sèche	-	-
5	Mouillée (La surface de la piste est recouverte de toute humidité ou de toute eau visible jusqu'à 3 mm de profondeur inclusivement)	Décélération au freinage normale pour l'effort de freinage des roues et maîtrise de la direction normale	BON
4		Décélération au freinage ou maîtrise de la direction entre BONNE et MOYENNE	BON A MOYEN
3	Mouillée (piste « mouillée glissante »)	Décélération au freinage sensiblement réduite pour l'effort de freinage des roues ou maîtrise de la direction sensiblement réduite	MOYEN
2	Eau stagnante (profondeur d'eau de plus de 3 mm)	Décélération au freinage ou maîtrise de la direction entre MOYENNE et MEDIOCRE	MOYEN A MEDIOCRE
1		Décélération au freinage sensiblement réduite pour l'effort de freinage des roues ou maîtrise de la direction sensiblement réduite	MEDIOCRE
0		Décélération au freinage minimale à nulle pour l'effort de freinage des roues ou maîtrise de la direction incertaine.	INFÉRIEUR A MEDIOCRE

Annexe 3 – Pourcentage de couverture pour les contaminants

Pourcentage évalué (%)	Pourcentage communiqué (%)
10 – 25	25
26 – 50	50
51 – 75	75
76 – 100	100

Annexe 4 – Evaluation 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

Note 1.— Pour l'EAU STAGNANTE, 04 (4 mm) est la valeur minimale de l'épaisseur à partir et au-dessus de laquelle l'épaisseur est communiquée. (À partir de 3 mm et en-dessous, le tiers de piste est considéré MOUILLÉ.)

Note 2.— Au-dessus de 4 mm pour l'EAU STAGNANTE une valeur évaluée est communiquée et un changement significatif se rapporte au changement observé pour cette valeur évaluée

Annexe 5- code d'état des pistes par tiers de piste communiqué par l'ATS

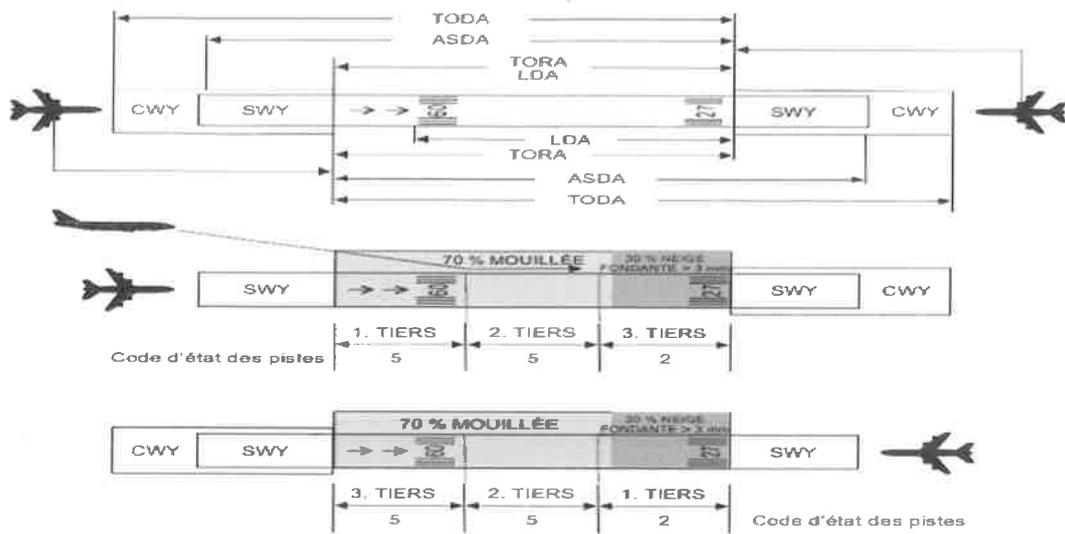


Figure 0-2: Cas d'une piste avec seuil décalé

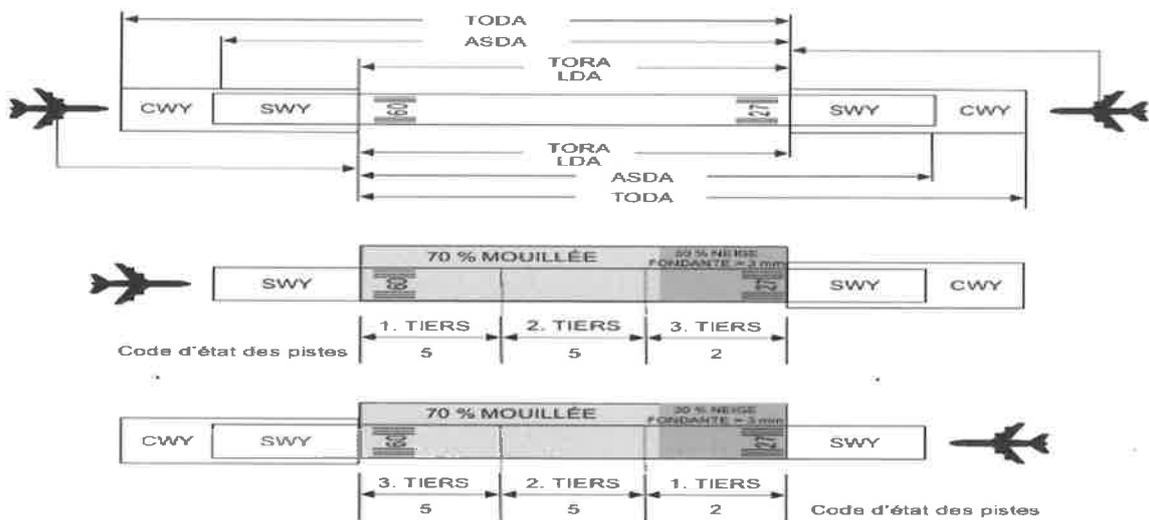


Figure 0-1: cas d'une piste sans seuil décalé

Instructions de remplissage du SNOWTAM

1. Généralités

- 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 « **TTAAiiii CCCC MMYYGgg (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 :
 - a. **TT** = désignateur de données SNOWTAM = SW ;
 - b. **AA** = désignateur géographique des États, par exemple LF = FRANCE, EG = Royaume-Uni (voir Doc 7910 — Indicateurs d'emplacement, Partie 2 — Index des lettres de nationalité pour les indicateurs d'emplacement) ;
 - c. **iiii** = numéro de série du SNOWTAM exprimé par un groupe de 4 chiffres ;
 - d. **CCCC** = indicateur d'emplacement à quatre lettres de l'aérodrome auquel se rapporte le SNOWTAM (voir Doc 7910 — Indicateurs d'emplacement) ;
 - e. **MMYYGgg** = 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) ;
 - f. **(BBB)** = groupe facultatif pour désigner : un rectificatif, en cas d'erreur, à un SNOWTAM diffusé antérieurement avec le même numéro de série = COR.
- g) Le mot « SNOWTAM » dans l'imprimé SNOWTAM et le groupe de quatre chiffres du numéro de série du SNOWTAM seront séparés par un espace, par exemple : SNOWTAM 0124.
- 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 l'évaluation, avant de remplir la section Conscience de la situation.
- j) Informations obligatoires (M) :
 - a. INDICATEUR D'EMPLACEMENT DE L'AÉRODROME ;
 - b. DATE ET HEURE DE L'ÉVALUATION ;
 - c. NUMÉRO D'IDENTIFICATION DE PISTE LE MOINS ÉLEVÉ ;
 - d. CODE D'ÉTAT DE PISTE POUR CHAQUE TIERS DE PISTE ;
 - e. DESCRIPTION DE L'ÉTAT DE CHAQUE TIERS DE PISTE [quand le code d'état de piste (RWYCC) indiqué est 1, 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 l'évaluation : 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]**).

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 SÈCHE 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 évaluation. 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

MOUILLÉE

SÈCHE (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 considéré(s).

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 À [n]nnn).

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

Case J — Non applicable.

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 L — Piste traitée chimiquement. Lorsqu'un traitement chimique a été signalé, indiquer le numéro d'identification de piste le moins élevé et, séparés par un espace, les mots « TRAITÉE CHIMIQUEMENT » (RWY nn ou RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] TRAITÉE CHIMIQUEMENT).

Case M — Non applicable.

Case N — Non applicable.

Case O — Non applicable.

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, séparé 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, séparé 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.

Case T — Observations en langage clair.