

TEL: (216) 70 102 100
(216) 71 115 800
(216) 71 848 000
FAX: (216) 71 783 621
AFS: DTTCYNYX
Web Site: www.oaca.nat.tn
E-mail: tunisia-ais@oaca.nat.tn



SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE
CENTRE DE LA NAVIGATION AERIEENNE
AEROPORT INTERNATIONAL DE TUNIS-CARTHAGE
1080 TUNIS CEDEX

A 10/21

04 NOV

MISE EN EXPLOITATION DU FORMAT DE COMPTE-RENDU MONDIAL (GRF) / IMPLEMENTATION OF THE GLOBAL REPORTING FORMAT (GRF)

1. INTRODUCTION

Afin d'améliorer la prévention contre les excursions de piste, l'OACI a élaboré une nouvelle méthodologie harmonisée pour l'évaluation et la transmission d'informations standardisées sur l'état de surfaces de piste à l'échelle globale : il s'agit du Format de Compte-rendu Mondial (GRF).

2. MISE EN EXPLOITATION

2.1 Date d'applicabilité

La mise en exploitation à l'échelle nationale du GRF est fixée le 04 Novembre 2021.

2.2 Aérodrômes concernés

Le GRF sera mis en exploitation sur les aérodrômes suivants :

- DTTJ : Djerba/ Zarzis ;
- DTNH : Enfidha/ Hammamet ;
- DTTG : Gabes/ Matmata ;
- DTF : Gafsa/ Ksar ;
- DTMB : Monastir/ Habib Bourguiba ;
- DTTX : Sfax/ Thyna ;
- DTKA : Tabarka/ Aïn Draham ;
- DTTZ : Tozeur/ Nefta ;
- DTTA : Tunis/ Carthage.

2.3 Informations utiles

Les usagers sont invités à consulter l'AIP TUNISIE pour vérifier les heures de fonctionnement des services ATS.

1. INTRODUCTION

In order to improve the prevention of runway excursions, ICAO has developed a new harmonized methodology for the evaluation and transmission of standardized information on the condition of runway surfaces on a global scale: it is the Global Reporting Format (GRF).

2. IMPLEMENTATION

2.1 Applicability date

National implementation of GRF will be on November 04th, 2021.

2.2 Relevant aerodromes

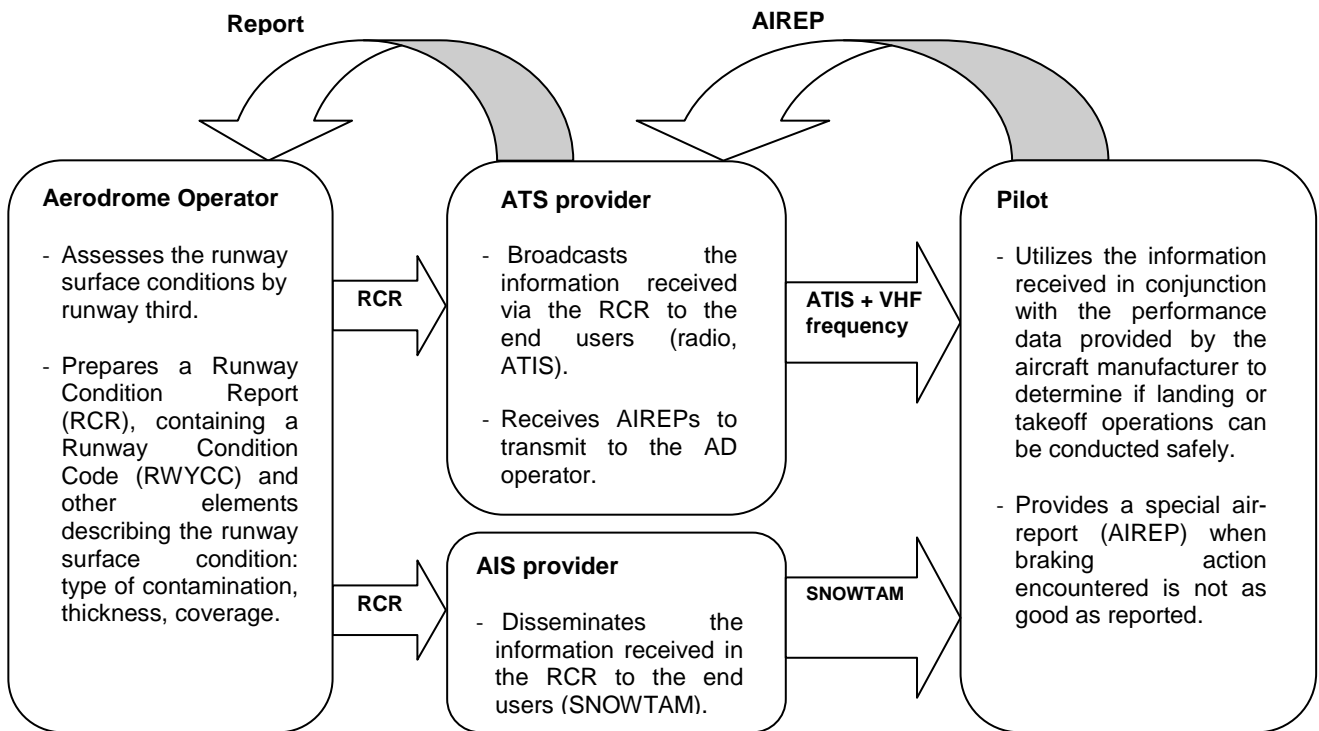
The GRF will be implemented in the following aerodromes:

- DTTJ : Djerba/ Zarzis;
- DTNH : Enfidha/ Hammamet;
- DTTG : Gabes/ Matmata;
- DTF : Gafsa/ Ksar;
- DTMB : Monastir/ Habib Bourguiba;
- DTTX : Sfax/ Thyna;
- DTKA : Tabarka/ Aïn Draham;
- DTTZ : Tozeur/ Nefta;
- DTTA : Tunis/ Carthage.

2.3 Useful information

Users are invited to consult AIP TUNISIE to check operational hours of ATS services.

3. FLUX D'INFORMATION/ INFORMATION FLOW



3.1 Collecte d'informations

Le GRF repose sur la caractérisation de l'état de la surface d'une piste en prenant en compte différentes données dont la nature et l'épaisseur du contaminant ainsi que l'efficacité de freinage sur la piste lors de l'atterrissage. Le fonctionnement repose sur l'exploitant d'aérodrome qui évalue de manière continue l'état de surface des pistes, par tiers de piste, et établit un rapport sur l'état des pistes (RCR).

Le RCR est constitué de deux sections :

Section calcul des performances de l'avion: cette section est obligatoirement renseignée afin de permettre aux pilotes de disposer des informations pertinentes lors de la préparation du vol et plus tard, en vol, lors de la préparation de l'atterrissage.

Section conscience de la situation: cette section comporte des informations conditionnelles ou facultatives. Dans la plupart des cas, la première section sera suffisante. La deuxième partie sera principalement utilisée lors d'épisodes neigeux.

A la suite de l'atterrissage, il est demandé aux équipages, si l'efficacité de freinage sur la piste quand le freinage n'est pas aussi efficace que ce qui a été signalé, de communiquer un compte rendu spécial sur l'efficacité de freinage (AIREP) que l'ATS transmet sans délai à l'exploitant d'aérodrome pour procéder éventuellement à une nouvelle évaluation de la piste.

3.1 Collection of information

The GRF is based on the characterization of the runway surface condition by taking into account various data including the type and thickness of the contaminant as well as the braking action on the runway during landing. The operation relies on the aerodrome operator who continuously assesses the runway surface condition, for each third of the runway, and establishes a runway condition report (RCR).

The RCR consists of two sections:

Aeroplane performance calculation section: this section must be completed in order to provide pilots with the relevant information during flight preparation and later, in flight, when preparing for landing.

Situational awareness section: this section contains conditional or optional information. In most cases, the first section will be sufficient. The second section will be used mainly during snowy events.

After landing, if the braking action is not as good as reported, crews are asked to communicate a special air-report (AIREP) on the braking action which the ATS forwards without delay to the aerodrome operator to proceed a new runway assessment.

3.2 Transmission de l'information

3.2.1 Transmission par le prestataire ATS

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

1. Le code d'état de la piste RWYCC,
2. La nature du contaminant,
3. La profondeur du contaminant,
4. Le pourcentage de couverture du contaminant,
5. Tout élément diffusé par l'exploitant sauf éléments inutiles du fait des conditions d'exploitation.

L'ATS ne transmet les éléments du RCR en fréquence que si l'ATIS est indisponible. Dans ce cas, et afin de limiter l'encombrement de la fréquence, l'ATS transmet uniquement le RWYCC donné dans l'ordre de la direction des opérations d'atterrissage ou de décollage. Les autres informations peuvent être transmises, sur demande du pilote.

En cas de piste entièrement mouillée (RWYCC 5/5/5) et en l'absence d'autre contaminant, l'ATS (TWR ou APP) transmet seulement le RWYCC 5/5/5, ou peut mentionner « piste mouillée ».

Concernant la nature, la profondeur et le pourcentage de couverture, si les trois tiers de piste ont une caractérisation identique, l'élément pertinent n'est énoncé qu'une seule fois à la fréquence ou sur l'ATIS.

Exemple: WET SNOW / WET SNOW / WET SNOW => WET SNOW.

3.2.2 Transmission par l'AIS

L'AIS assure la diffusion de l'état de piste en publiant des SNOWTAMs élaborés et demandés par l'exploitant d'aérodrome dans le cas d'une piste contaminée. Il est à noter que l'information fournie pour chaque tiers de piste est donnée dans l'ordre du QFU croissant.

3.3 Utilisation de l'information par les équipages

La fourniture des données GRF ne remplace pas les données liées à la mesure du coefficient de frottement (CFL ou μ) et les données du METAR.

Le descripteur « HUMIDE » est supprimé. Une piste est considérée comme MOUILLEE lorsque sa surface est couverte de toute humidité ou eau visible jusqu'à et y compris 3 mm d'épaisseur.

Une piste mouillée est considérée comme MOUILLEE GLISSANTE lorsque ses caractéristiques de frottements sont dégradées. Dans ce cas, un NOTAM indiquant la portion de piste dégradée est publié.

En vol, en phase d'approche avant l'atterrissage, les données RCR sont actualisées via l'ATIS ou le contact en fréquence.

Les pilotes calculeront les performances d'atterrissage ou de décollage avec les données RCR grâce aux données communiquées par le constructeur.

3.2 Transmission of information

3.2.1 Transmission by the ATS provider

The ATIS contains the following elements as ordered below:

1. The runway condition code RWYCC,
2. The type of the contaminant,
3. The depth of the contaminant,
4. The percentage of contaminant coverage,
5. Any element disseminated by the operator except for elements that are unnecessary due to operating conditions.

ATS transmits RCR elements on frequency only if the ATIS is unavailable. In this case, and in order to limit frequency congestion, ATS transmits only the RWYCC given in the order of the direction of landing or take-off operations. The other information can be transmitted, on pilot's request.

In case of a fully wet runway (RWYCC 5/5/5) and in the absence of other contaminants, ATS (TWR or APP) only transmits RWYCC 5/5/5, or may state "wet runway".

Regarding the type, depth and percentage of coverage, if the three thirds of the runway have an identical characterization, the relevant element is stated only once at the frequency or on the ATIS.

Example: WET SNOW / WET SNOW / WET SNOW => WET SNOW.

3.2.2 Transmission by AIS

The AIS provides runway status dissemination by issuing SNOWTAMs developed and requested by the aerodrome operator in the case of a contaminated runway. It should be noted that the information provided for each runway third is given in the order of increasing QFU.

3.4 Use of information by crews

The provision of GRF data does not replace the data related to the measurement of the coefficient of friction (CFL or μ) and the METAR data.

A runway is considered WET when it is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth.

A wet runway is considered to be SLIPPERY WET when its friction characteristics are degraded. In this case, a NOTAM indicating the degraded runway portion is published.

In flight, during the approach phase before landing, the RCR data is updated via ATIS or the frequency contact.

Pilots will calculate the landing or take-off performance with the RCR data using the data provided by the manufacturer.

Chaque fois que l'efficacité de freinage sur la piste lors de l'atterrissage n'est pas aussi efficace que ce qui a été signalé par l'exploitant d'aérodrome, le commandant de bord informe, dès que possible, les services de la circulation aérienne (ATS) au moyen d'un AIREP, en reportant les informations suivantes :

- l'efficacité de freinage sur la piste; et
- le type d'appareil.

De manière générale, en situation météorologique dégradée, les pilotes sont invités à reporter par AIREP leur évaluation de l'efficacité de freinage dès que celle-ci est différente de celle reportée ou si demandé par le contrôleur. Ainsi les AIREPs permettent de procéder, le cas échéant, à une nouvelle caractérisation de l'état de surface de la piste.

Les pilotes émettent les AIREPs dès que possible, afin d'informer notamment les équipages suivants sur la même fréquence.

Dans le cas d'un AIREP « inférieur à médiocre » rapporté par l'avion précédent ayant atterri, le pilote en cours d'approche sera informé et donnera ses intentions à l'ATS.

Whenever the braking action during landing is not as good as that reported by the aerodrome operator, the pilot-in-command informs, as soon as possible, the air traffic services (ATS) by means of an AIREP, by reporting the following information:

- braking action on the runway; and
- the type of aircraft.

In general, in degraded weather conditions, pilots are invited to report by AIREP their braking action assessment as soon as it differs from that reported or if requested by the controller. Thus AIREPs might lead to proceed, if necessary, to a new characterization of the runway surface condition.

Pilots transmit AIREPs as soon as possible, in order to inform the following crews on the same frequency.

In the case of a "less than poor" AIREP reported by the previous landing aircraft, the pilot on approach will be notified and will advise the ATS of their intentions.

Cette AIC comporte 04 pages/ This AIC includes 04 pages

FIN/END