



# CIVIL AVIATION SAFETY ALERT

# ALERTE A LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

## ATTENTION:

ALL PILOTS, FLIGHT DISPATCHERS, AIR OPERATORS, PRIVATE OPERATORS, FOREIGN AIR OPERATORS AND FLIGHT TRAINING UNITS CONDUCTING FLIGHT OPERATIONS IN CANADA

## À L'ATTENTION DE :

TOUS LES PILOTES, LES RÉGULATEURS DE VOLS, LES EXPLOITANTS AÉRIENS, LES EXPLOITANTS PRIVÉS, LES EXPLOITANTS AÉRIENS ÉTRANGERS ET LES UNITÉS DE FORMATION AU PILOTAGE QUI RÉALISENT DES OPÉRATIONS DE VOL AU CANADA

<p><b>REVISED DATE FOR CANADIAN IMPLEMENTATION OF GLOBAL REPORTING FORMAT (GRF) FOR RUNWAY SURFACE CONDITIONS AND INTERIM REPORTING OF CRFI BY RUNWAY THIRDS</b></p>	<p><b>DATE RÉVISÉE DE MISE EN ŒUVRE AU CANADA DU FORMAT DE COMPTE RENDU MONDIAL (GRF) POUR L'ÉTAT DE LA SURFACE DES PISTES ET LES COMPTES RENDUS PROVISOIRES DE CRFI PAR TIERS DE PISTE</b></p>
<p><b>PURPOSE:</b></p>	<p><b>OBJET :</b></p>
<p>The purpose of this Civil Aviation Safety Alert (CASA) is to advise pilots, flight dispatchers, air operators, private operators, foreign air operators and flight training units of:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. the revised implementation date of the Global Reporting Format (GRF) for runway surface conditions in Canada;</li> <li>2. interim measures being taken to address the reporting of Canadian Runway Friction Index (CRFI) by runway thirds, until GRF has been implemented; and</li> <li>3. forthcoming guidance information respecting GRF that is being developed by Transport Canada Civil Aviation (TCCA).</li> </ol>	<p>L'objet de cette alerte à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC) est d'aviser les pilotes, les régulateurs de vols, les exploitants aériens, les exploitants privés, les exploitants aériens étrangers et les unités de formation au pilotage de ce qui suit :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La date de mise en œuvre du format de compte rendu mondial (GRF) pour l'état de la surface des pistes au Canada a été révisée;</li> <li>2. Des mesures provisoires prises afin de produire les comptes rendus du coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI) par tiers de piste, jusqu'à ce qu'il ait été procédé à la mise en œuvre du GRF;</li> </ol>

	<p>3. Transports Canada, Aviation civile (TCAC) élabore présentement des lignes directrices à venir concernant le GRF.</p>
<p><b>BACKGROUND:</b></p>	<p><b>CONTEXTE :</b></p>
<p>The International Civil Aviation Organization (ICAO) has developed a new globally harmonized methodology for reporting runway surface conditions called the Global Reporting Format (GRF).</p> <p>Transport Canada and NAV CANADA have made the decision to delay the Canadian implementation of the GRF until August 12, 2021. This decision was made, first and foremost with safety concerns in mind due to the following compelling reasons:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Technical development challenges which have resulted in delays;</li> <li>2. Stakeholder feedback, which indicated that additional time was needed; and</li> <li>3. The recent world-wide situation related to COVID-19 which is causing an unprecedented stress on government and stakeholder resources.</li> </ol> <p>Taken together, these factors made it uncertain that all elements of the new system could be in place in time for the original target date of November 5, 2020. Canada is not unique in this this decision as ICAO has also delayed the implementation date of GRF until November 4, 2021.</p> <p>Transport Canada Civil Aviation has also taken additional steps to enhance the safety of flight operations during winter weather conditions. Subpart 302 of the Canadian Aviation Regulations (CARs) now includes a new Division IV – <i>Airport Winter Maintenance</i> which came into effect on May 15, 2020. These new</p>	<p>L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a élaboré une nouvelle méthodologie harmonisée à l'échelle mondiale pour rendre compte de l'état de la surface des pistes connue sous le nom de Global Reporting Format (GRF).</p> <p>Transports Canada et NAV CANADA ont décidé de retarder la mise en œuvre au Canada du GRF jusqu'au 12 août 2021. Cette décision est attribuable avant tout aux préoccupations liées à la sécurité pour les raisons impérieuses suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les défis sur le plan du développement technique, qui ont entraîné des retards;</li> <li>2. Les commentaires des intervenants indiquant qu'il fallait du temps additionnel;</li> <li>3. La situation mondiale récente en lien avec la COVID-19, qui soumet le gouvernement et les ressources des intervenants à un stress sans précédent.</li> </ol> <p>Ensemble, ces facteurs ont rendu incertaine la mise en place de tous les éléments du nouveau système à temps pour respecter la cible originale du 5 novembre 2020. Le Canada n'est pas le seul concerné par cette décision, puisque l'OACI a également retardé la mise en œuvre du GRF jusqu'au 4 novembre 2021.</p> <p>Transports Canada, Aviation civile a également pris des mesures additionnelles pour accroître la sécurité des opérations de vol dans les conditions météorologiques hivernales. La sous-partie 302 du <i>Règlement de l'aviation</i></p>

regulations require the reporting of Canadian Runway Friction Index (CRFI) in thirds for runways which are greater than or equal to 1829 m (6000 feet) in length at airports which are utilized by subpart 705 and 704 air operators. Other airports and aerodromes may also report CRFI in thirds, if they wish to do so and comply with the applicable standards.

The original implementation date for GRF and the effective date of the *Airport Winter Maintenance* regulations had provided an opportunity to introduce the new GRF and reporting of CRFI in thirds at the same time. However, because of the delay in the implementation of GRF this is no longer possible. Therefore, runway surface conditions will continue to be reported as previously, with the exception that CRFI will now be reported by runway thirds, where applicable.

## DISCUSSION:

### Revised Implementation Date for GRF

1. August 12, 2021 was selected as the planned implementation date for GRF in Canada in view of the fact that in some locations, winter weather can occur in early autumn. This date will therefore allow the transition to the new reporting format to be completed prior to the earliest anticipated winter weather conditions.

### Interim Measures for Reporting CRFI

1. When CRFI is reported by runway thirds:

*canadien* (RAC) comporte maintenant une section IV — *Entretien hivernal des aéroports*, qui est entrée en vigueur le 15 mai 2020. Ces nouvelles dispositions exigent un compte rendu du coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI) par tiers pour les pistes dont la longueur est supérieure ou égale à 1 829 m (6 000 pi) dans les aéroports qui sont utilisés par les exploitants aériens visés par les sous-parties 705 et 704. D'autres aéroports et aérodromes peuvent également rendre compte du CRFI par tiers s'ils le souhaitent, et se conformer aux normes qui s'appliquent.

La date de mise en œuvre originale du GRF et la date d'entrée en vigueur des dispositions réglementaires *Entretien hivernal des aéroports* avaient donné l'occasion d'adopter le nouveau GRF et de rendre compte simultanément du CRFI par tiers. Cependant, en raison du retard dans la mise en œuvre du GRF, cela n'est plus possible. En conséquence, il sera rendu compte des conditions en surface des pistes comme d'habitude, si ce n'est qu'il sera maintenant rendu compte du CRFI par tiers de piste, le cas échéant.

## DISCUSSION :

### Révision de la date de mise en œuvre du GRF

1. La date du 12 août 2021 a été choisie pour mettre le GRF en œuvre au Canada, puisque la météo hivernale peut s'installer au début de l'automne à certains endroits. En conséquence, cette date permettra de compléter la transition vers le nouveau format de compte rendu avant les premières conditions météorologiques hivernales prévues.

### Mesures provisoires de compte rendu du CRFI

1. Lorsqu'il est rendu compte du CRFI par tiers de piste :

<ul style="list-style-type: none"> <li>• For a runway (e.g. 07/25), entries will be made for each runway end (e.g. runway 07 followed by runway 25);</li> <li>• The published runway surface condition report (NOTAM J) will show CRFI information as a remark when reporting in thirds:</li> </ul> <p><b>RMK: C.R.F.I. 09 -3C .40/.32/.28 AT 2009131504, C.R.F.I. RWY 27 -3C .28/.32/.40 AT 2009131504</b></p> <p><i>Note: Until the implementation of GRF, "C.R.F.I." will appear with periods between each of the letters. This is necessary because of software issues associated with NAV CANADA's SNOWiz system which generates these NOTAMs.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A situation may occur where a CRFI report is required for one third(s), but should not be reported for another third(s). This can happen when an individual runway third(s) is either dry or covered with a condition or contaminant(s) not conducive to CRFI reporting. Examples include runways which are wet or covered by slush or standing water. In these cases, the applicable runway third is listed as "XX" (for not reported) as shown in the example below:</li> </ul> <p><b>RMK: C.R.F.I. 09 -3C .32/XX/.28 AT 2009131504, C.R.F.I. RWY 27 -3C .28/XX/.32 AT 2009131504</b></p> <p>2. Reporting CRFI by full runway length (i.e. not by thirds) will continue as per the previous practice, as shown below:</p> <p><b>CXXX CRFI 09/27 -3C .32 2009131504</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour une piste (par exemple 07/25), les données sont inscrites pour chaque extrémité de piste (par exemple la piste 07 suivie de la piste 25);</li> <li>• Le rapport publié sur l'état de surface des pistes (NOTAM J) présentera l'information du CRFI comme une remarque quand le compte rendu se fait par tiers :</li> </ul> <p><b>RMK : C.R.F.I. 09 -3C .40/.32/.28 À 2009131504, C.R.F.I. PISTE 27 -3C .28/.32/.40 À 2009131504</b></p> <p><i>Remarque : Jusqu'à ce qu'il soit procédé à la mise en œuvre du GRF, l'abréviation « C.R.F.I. » comportera des points après chaque lettre. Cela est nécessaire en raison des problèmes de logiciel associés au système SNOWiz de NAV CANADA, qui produit ces NOTAM.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une situation peut survenir où un compte rendu de CRFI est nécessaire pour un tiers, mais non pour les autres. Tel peut être le cas lorsqu'un tiers de piste à titre individuel est sec, s'il présente une condition ou s'il est recouvert de contaminants qui ne sont pas propices à un compte rendu de CRFI. Tel est le cas, par exemple, lorsque les pistes sont mouillées ou recouvertes de neige fondante ou d'eau stagnante. Dans ces cas, la mention « XX » est inscrite pour le tiers de piste concerné (ce qui signifie qu'il ne fait l'objet d'aucun compte rendu), comme on peut voir dans l'exemple ci-dessous :</li> </ul> <p><b>RMK : C.R.F.I. 09 -3C .32/XX/.28 À 2009131504, C.R.F.I. PISTE 27 -3C .28/XX/.32 A 2009131504</b></p>
---	--

3. Air Traffic Services (ATS) will also reflect these new regulatory requirements:

- a. When reporting by runway thirds, CRFI will be reported in the direction of the active runway. Example:

**[AIRPORT NAME<sup>1</sup>] FRICTION INDEX RUNWAY ZERO-NINE, TEMPERATURE MINUS ONE-EIGHT, WAS DECIMAL TWO-EIGHT, DECIMAL TWO-SEVEN, DECIMAL TWO-SIX, [DATE<sup>2</sup>] AT ONE-FOUR-THREE-ZERO.**

**Notes:**

1. The location is issued if the location differs from the location providing the service. For example: Remote Aerodrome Advisory Service (RAAS)
2. ATS will issue the date (e.g. "ON MARCH ONE SEVEN") if it differs from the current date.

- b. When CRFI is not reported for a runway third(s) the term "NOT REPORTED" is used: Example:

**FRICTION INDEX RUNWAY ZERO-NINE, TEMPERATURE MINUS ONE-EIGHT, WAS DECIMAL TWO-EIGHT, NOT REPORTED, DECIMAL TWO-SIX, AT ONE-FOUR-THREE-ZERO.**

- c. When reporting by full runway length, CRFI will be reported as shown below:

2. Le compte rendu du CRFI en fonction d'une longueur de piste complète (c'est-à-dire non par tiers) continuera comme cela se faisait précédemment et comme indiqué ci-dessous :

**CXXX CRFI 09/27 -3C .32  
2009131504**

3. Les services de la circulation aérienne (ATS) intégreront également ces nouvelles exigences réglementaires :

- a. Lors d'un compte rendu par tiers de piste, le CRFI sera déclaré dans le sens de la piste active. Exemple :

**[NOM DE L'AÉROPORT<sup>1</sup>] COEFFICIENT DE FROTTEMENT DE PISTE ZÉRO-NEUF, TEMPÉRATURE MOINS UN-HUIT, ÉTAIT DÉCIMALE DEUX-HUIT, DÉCIMALE DEUX-SEPT, DÉCIMALE DEUX-SIX, [DATE<sup>2</sup>] À UN-QUATRE-TROIS-ZÉRO.**

**Remarques :**

1. La position est donnée si elle diffère de celle qui offre le service. Par exemple : Service consultatif télécommandé d'aérodrome (RAAS)
2. ATS donnera la date (par exemple « MARS UN SEPT ») si elle diffère de la date du jour du compte rendu.
- b. Lorsque le CRFI n'est pas déclaré pour un tiers de piste, l'expression « NON DÉCLARÉ » est utilisée : Exemple :

**COEFFICIENT DE FROTTEMENT DE PISTE ZÉRO-**

<p style="text-align: center;"><b>FRICION INDEX RUNWAY ONE-FOUR-THREE-TWO, TEMPERATURE MINUS FIVE WAS DECIMAL THREE-SIX AT TWO-THREE-ONE-FIVE</b></p> <p><b>Forthcoming Guidance</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Guidance respecting GRF for flight operations personnel is under development. It is anticipated that this will be available during the winter of 2020-2021.</li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>NEUF, TEMPÉRATURE MOINS UN-HUIT, ÉTAIT DÉCIMALE DEUX-HUIT, NON SIGNALÉ, DÉCIMALE DEUX- SIX, À UN-QUATRE-TROIS- ZÉRO.</b></p> <p>c. Lors d'un compte rendu sur la longueur complète de la piste, le CRFI sera déclaré de la manière décrite ci-dessous :</p> <p style="text-align: center;"><b>COEFFICIENT DE FROTTEMENT DE PISTE UN- QUATRE-TROIS-DEUX, TEMPÉRATURE MOINS CINQ ÉTAIT DÉCIMALE TROIS-SIX À DEUX-TROIS-UN-CINQ.</b></p> <p><b>Lignes directrices à venir</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Des lignes directrices au sujet du GRF pour le personnel responsable des opérations de vol sont en cours d'élaboration. Elles devraient être disponibles au cours de l'hiver 2020-2021.</li> </ol>
<p><b>RECOMMENDED ACTION:</b></p>	<p><b>MESURES RECOMMANDÉES :</b></p>
<p>Transport Canada reminds all pilots, flight dispatchers, air operators, private operators foreign air operators and flight training units:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. That they should be aware of the coming implementation of GRF in Canada on August 12, 2021.</li> <li>2. That they should be aware of the interim method for reporting CRFI in thirds, when applicable.</li> <li>3. That they should review the forthcoming guidance material on GRF and consider its inclusion in their organization's documentation and training, as appropriate.</li> </ol>	<p>Transports Canada rappelle à tous les pilotes, les régulateurs de vol, les exploitants aériens, les exploitants privés, les exploitants aériens étrangers et les unités de formation au pilotage ce qui suit :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ils devraient être au fait de la mise en œuvre prochaine du GRF au Canada, c'est-à-dire le 12 août 2021.</li> <li>2. Ils devraient être au fait de la méthode provisoire pour rendre compte du CRFI par tiers, le cas échéant.</li> <li>3. Ils devraient passer en revue les lignes directrices à venir sur le GRF et envisager de les inclure dans les documents et la formation de leur organisme, lorsqu'approprié.</li> </ol>

<b>CONTACT OFFICE:</b>	<b>BUREAU RESPONSABLE :</b>
For more information concerning this issue, contact a <b>Transport Canada Centre</b> ; or contact <b>Chief, Commercial Flight Standards</b> in Ottawa, by telephone at (613) 990-1055, by fax at (613) 990-6215 or by e-mail at <a href="mailto:deborah.martin@tc.gc.ca">deborah.martin@tc.gc.ca</a>	Pour de plus amples renseignements à ce sujet, veuillez communiquer avec un <b>Centre de Transports Canada</b> ou avec <b>Chef, Normes de l'aviation commerciale</b> à Ottawa, par téléphone au (613) 990-1055, par télécopieur au (613) 990-6215 ou par courriel à l'adresse <a href="mailto:deborah.martin@tc.gc.ca">deborah.martin@tc.gc.ca</a>
<p><b>Original signed by/Original signé par</b></p> <p>Robert Sincennes</p> <p>Director Directeur STANDARDS BRANCH DIRECTION DES NORMES</p>	
<p><i>THE TRANSPORT CANADA CIVIL AVIATION SAFETY ALERT (CASA) IS USED TO CONVEY IMPORTANT SAFETY INFORMATION AND CONTAINS RECOMMENDED ACTION ITEMS. THE CASA STRIVES TO ASSIST THE AVIATION INDUSTRY'S EFFORTS TO PROVIDE A SERVICE WITH THE HIGHEST POSSIBLE DEGREE OF SAFETY. THE INFORMATION CONTAINED HEREIN IS OFTEN CRITICAL AND MUST BE CONVEYED TO THE APPROPRIATE OFFICE IN A TIMELY MANNER. THE CASA MAY BE CHANGED OR AMENDED SHOULD NEW INFORMATION BECOME AVAILABLE.</i></p>	<p><i>L'ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE (ASAC) DE TRANSPORTS CANADA SERT À COMMUNIQUER DES RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ IMPORTANTS ET CONTIENT DES MESURES DE SUITE RECOMMANDÉES. UNE ASAC VISE À AIDER LE MILIEU AÉRONAUTIQUE DANS SES EFFORTS VISANT À OFFRIR UN SERVICE AYANT UN NIVEAU DE SÉCURITÉ AUSSI ÉLEVÉ QUE POSSIBLE. LES RENSEIGNEMENTS QU'ELLE CONTIENT SONT SOUVENT CRITIQUES ET DOIVENT ÊTRE TRANSMIS RAPIDEMENT PAR LE BUREAU APPROPRIÉ. L'ASAC POURRA ÊTRE MODIFIÉE OU MISE À JOUR SI DE NOUVEAUX RENSEIGNEMENTS DEVIENNENT DISPONIBLES.</i></p>