



Circulaire d'information

Sujet: Format mondial de notification (GRF) du compte rendu de l'état de la surface de la piste

Bureau émetteur :	Aviation civile, Direction des Normes	Numéro de document :	CI 300-019
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	02
Numéro du SGDDI :	16890792-V8	Date d'entrée en vigueur :	2021-02-21

Table des matières

1.0	Introduction.....	4
1.1	Objet	4
1.2	Applicabilité.....	4
1.3	Description des changements.....	4
2.0	Références et exigences	5
2.1	Documents de référence.....	5
2.2	Documents annulés	5
2.3	Définitions et abréviations	5
3.0	Contexte.....	9
4.0	Mise en œuvre du format GRF au Canada.....	9
4.1	Généralités.....	9
4.2	Compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (AMSCR) et NOTAM de l'état de la surface de la piste (RSC).....	10
4.3	Matrice d'évaluation de l'état de piste (RCAM)	10
4.4	Code d'état de piste (RWYCC)	10
4.5	Conditions de la surface de la piste	10
5.0	Critères de signalement du compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (AMSCR).....	10
5.1	Généralités.....	10
5.2	Orientation du compte rendu	11
5.3	Compte rendu par tiers de piste.....	11
5.4	Description de la surface des pistes.....	12
5.5	Pourcentage de couverture	12
5.6	Évaluations de l'épaisseur.....	13
5.7	Nombre de descriptions de la surface des pistes qui peut être signalé	15
5.8	Pistes mouillées	15
5.9	Eau stagnante.....	17
5.10	Pistes glissantes lorsque mouillées	17
5.11	Pistes sans revêtement et partiellement asphaltées	18

5.12	Largeur dégagée.....	19
5.13	État de la largeur restante de la piste.....	20
6.0	Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM).....	21
6.1	Généralités.....	21
6.2	Critères d'évaluation.....	21
6.3	Description de l'état de la surface de la piste.....	21
6.4	Code d'état de piste (RWYCC).....	21
6.5	Information du CRFI présentée dans la RCAM.....	25
6.6	Critères d'évaluation pour un déclassement du RWYCC.....	26
6.7	Rapport du pilote sur l'efficacité du freinage.....	27
6.8	Critères d'évaluation pour un surclassement du RWYCC.....	28
7.0	Processus d'établissement du RWYCC.....	29
7.1	Étape 1 – Déterminer l'applicabilité des RWYCC.....	29
7.2	Étape 2 – Appliquer les critères d'évaluation pour déterminer la RWYCC préliminaire.....	29
7.3	Étape 3 – Valider les RWYCC préliminaires.....	30
7.4	RWYCC pour pistes glissantes lorsque mouillées.....	30
8.0	Autres renseignements fournis sur l'état de la piste.....	32
8.1	Agents de traitement appliqués à la surface de la piste.....	33
8.2	Congères, andains ou bancs de neige sur la piste.....	33
8.3	Autres conditions localisées.....	34
8.4	Bancs de neige adjacents à la piste.....	35
8.5	Remarques sur la piste.....	35
9.0	Renseignements additionnels non liés au GRF ou au TALPA.....	36
9.1	Mesures du coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI) – Aperçu.....	36
9.2	Exigences réglementaires pour mesurer et signaler un CRFI.....	36
9.3	Format du signallement d'un CRFI.....	38
10.0	Renseignements sur les voies de circulation et les aires de trafic.....	39
11.0	Remarques générales.....	40
12.0	Ordre des renseignements signalés sur l'état de la piste.....	40
13.0	Exigence pour émettre un AMSCR.....	41
14.0	Période de validité.....	42
15.0	Exemple de compte rendu de l'état d'une piste.....	43
16.0	Conclusion.....	48
17.0	Gestion de l'information.....	48
18.0	Historique du document.....	48
19.0	Contactez-nous.....	48
	Annexe A – RWYCC préliminaire processus décisionnel pour un contaminant unique.....	50
	Annexe B – RWYCC préliminaire processus décisionnel pour contaminants multiples.....	51
	Annexe C — processus complet d'établissement du RWYCC.....	52

Annexe D — exemple de changement significatif.....	53
Annexe E — formation.....	54

1.0 Introduction

- 1) La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Ce document fournit une orientation conformément à l'article 302.417 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) – Inspections et comptes rendus relatifs aux aires de mouvement et l'article 322.417 des *Normes d'aéroports* — entretien hivernal des aéroports en tenant compte des changements à venir liés à la mise en œuvre au Canada du format GRF (pour Global Reporting Format) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Elle ne peut en elle-même ni modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

1.1 Objet

- 1) Le présent document a pour but de présenter et d'expliquer la mise en œuvre prochaine au Canada du format GRF pour la présentation de rapports sur l'état de la surface des pistes. La mise en œuvre du GRF au Canada s'appuie sur la méthode Take-Off and Landing Performance Assesment, (TALPA), élaborée par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis.
- 2) Le présent document est également mis à la disposition de l'industrie de l'aviation aux fins de la communication de renseignements sur la sécurité en vol. Tous les membres du personnel d'un aérodrome devraient connaître la mise en œuvre prochaine du nouveau GRF pour la présentation de rapports sur l'état des pistes. Ceux-ci sont encouragés à utiliser cette CI pour examiner le sujet et déterminer l'applicabilité de son contenu à leurs propres activités.

1.2 Applicabilité

- 1) Le présent document s'applique :
 - a) aux exploitants d'aéroports canadiens titulaires d'un certificat d'aéroport délivré en vertu de la partie 3 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC);
 - b) aux exploitants d'aérodromes canadiens;
 - c) aux inspecteurs de l'Aviation civile de Transports Canada (TCAC) ayant des responsabilités en matière de certification et de surveillance de la sécurité.
 - d) Le présent document est aussi mis à la disposition de l'industrie de l'aviation à titre informatif. Son contenu est particulièrement intéressant pour :
 - i) les pilotes, les régulateurs de vol, agents de régulation des vols, les exploitants aériens et les exploitants privés du Canada ainsi que les exploitants aériens étrangers;
 - ii) les personnes et les organisations qui exercent les privilèges conférés par une délégation de pouvoirs ministériels à l'externe.

1.3 Description des changements

- 1) Les orientations fournies dans ce document ont été considérablement modifiées en raison des rétroactions provenant des participants de l'industrie, y incluant NAV CANADA, à la suite des essais hivernaux tenus lors de la saison 2019-2020. Ces nombreuses modifications touchent l'entièreté du document, et ne sont conséquemment pas identifiées individuellement ici. Les exploitants d'aéroports et d'aérodromes devraient réviser le présent document en entier et se familiariser avec tous les changements afférents.

2.0 Références et exigences

2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
 - a) la [Loi sur l'aéronautique](#) (L.R.C. [1985], ch. A-2);
 - b) la sous-partie 301 – Aérodrômes du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC);
 - c) la sous-partie 302 – Aéroports du RAC;
 - d) les Normes relatives aux aérodrômes et pratiques recommandées, publication de Transports Canada, TP 312, 5^e édition;
 - e) la Circulaire d'information (CI) 300-005, Modifications du compte rendu de l'état de la surface de la piste;
 - f) la CI 302-017, Mesure de coefficient de frottement de la piste;
 - g) NAV CANADA – Procédures d'exploitation canadiennes pour les NOTAM; (CNOP)
 - h) la CI 150/5200-28F, Notices to Airmen (NOTAMs) for Airport Operators, de la Federal Aviation Administration (FAA), en date du 30 décembre 2016;
 - i) la CI 150/5200-30D, Airport Field Condition Assessments and Winter Operations Safety, de la FAA, en date du 8 mars 2018;
 - j) le volume I, Conception et exploitation technique des aérodrômes, de l'annexe 14, Normes et pratiques recommandées internationales : Aérodrômes, de la Convention relative à l'aviation civile internationale de l'OACI (huitième édition, juillet 2018);
 - k) la circulaire 355, Évaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes, de l'OACI;
 - l) le document 9981, Procédures pour les services de navigation aérienne - Aérodrômes, de l'OACI (deuxième édition, 2016);
 - m) la modification 2 du document 9981, Procédures pour les services de navigation aérienne - Aérodrômes, de l'OACI (8 novembre 2018).
 - n) ASTM 3188 – Standard Terminology for Aircraft Braking Performance

2.2 Documents annulés

- 1) Sans objet.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes les éditions antérieures de ce même document.

2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **Andain** – Crête de matériel comme la neige ou le gravier, créée par de l'équipement d'entretien côté piste. (Il peut y avoir des andains dans la partie dégagée [déblayée ou balayée] d'une piste.)

Remarque: Un andain est habituellement de nature temporaire, ayant été formé durant les opérations de déneigement avec l'intention de le retirer dans

un avenir rapproché (soit qu'il sera retourné à la charrue ou balayé jusqu'au bord de la piste ou nivelé pour les pistes en gravier.

- b) **Banc de neige** – Tas ou monticule de neige créé de façon mécanique et qui est plus haut que la couverture de neige environnante. Il se trouve :
- i) près ou en bordure d'une piste ou d'une voie de circulation.
 - ii) près ou en bordure de l'aire dégagée d'une piste ou d'une voie de circulation
- Remarque:**Le terme « banc de neige » sert à décrire les accumulations qui resteront en place durant de plus longues périodes; voir le terme « andain » pour des accumulations à plus court terme, comme celles qui sont entraînées par les opérations de déneigement en cours.
- c) **Changement significatif** –Changement important à l'état de la surface de la piste qui peut avoir une incidence sur le rendement opérationnel de la surface. Un changement significatif peut inclure notamment ce qui suit : un changement du type d'état ou de contaminant tel que le passage de la neige sèche à de la neige mouillée, un changement mesurable de l'épaisseur d'un contaminant, suivant l'application ou le retrait de sable ou de produits chimiques ou suivant le déblaiement ou le balayage de la neige, ou bien un changement découlant de conditions causées par une hausse ou une baisse rapide de la température.
- d) **Code d'état de piste** – Chiffre qui décrit l'état de la surface d'une piste.
- e) **Coefficient canadien de frottement sur piste** – La moyenne des mesures de frottement prises sur la surface des pistes sur lesquelles se trouvent des contaminants verglaçants ou gelés.
- f) **Compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs** – Compte rendu qui décrit en détail les conditions de la surface des aires de mouvement d'un aéroport, y compris les pistes et les voies de circulation.
- g) **Congère** – Tas ou monticule de neige créé par l'action du vent.
- h) **Contaminant** – Matière qui s'accumule sur une surface, y compris l'eau stagnante, la neige, la neige fondante, la neige durcie, la glace, le givre, le sable et les produits chimiques de déglçage.
- i) **Eau stagnante** – Eau d'une épaisseur de plus de 3mm (1/8po).
- j) **État de la surface de la piste** – Partie de l'AMSCR qui indique l'état de la surface des pistes.
- k) **Évaluation de la performance au décollage et à l'atterrissage** – Méthode de compte rendu des conditions des pistes (qui se rapporte à la performance des avions), mise au point par la FAA des États-Unis, dans le but de réduire les risques de sortie de piste.
- l) **Givre** – Cristaux de glace formés à partir de l'humidité dans l'air sur une surface dont la température est en dessous de 0 °C. Le givre est différent de la glace puisque les cristaux de givre se forment de manière indépendante et présentent donc une texture plus granulaire.

Remarque 1: L'expression « en dessous de 0 °C » fait référence à une température de l'air qui est égale ou inférieure au point de congélation de l'eau (0 °C).

Remarque 2: Un fort givre ayant une épaisseur perceptible peut avoir des caractéristiques de frottement semblable à celle de la glace, et il faudrait alors envisager un déclassement du code d'état de piste. Si la conduite d'un véhicule sur une surface givrée ne permet pas aux

pneus de dégager complètement la chaussée avec leurs traces, le givre peut être d'une épaisseur suffisante pour envisager un déclassement du code d'état de piste.

- m) **Glace** – Eau ayant gelé sur une surface, ce qui inclut le verglas de même que la condition où la neige durcie est devenue une surface polie.
- n) **Glace mouillée** : Glace qui est recouverte d'eau ou qui fond.
- o) **Largeur dégagée** – Partie la plus étroite de la piste dont on a enlevé les contaminants meubles. (Voir « *largeur restante* ».)
- p) **Largeur restante** – Partie de la piste qui n'est pas dégagée. (Voir « *largeur dégagée* ».)
- q) **Matrice d'évaluation de l'état de la piste** – Matrice permettant d'évaluer le code d'état de piste, à l'aide de procédures connexes, à partir d'un ensemble de conditions observées à la surface de la piste.
- r) **Mouillé** – État d'une surface où l'on observe de l'humidité ou de l'eau d'une épaisseur inférieure ou égale à 3mm (1/8po).
- s) **Neige durcie** – Neige qui a été comprimée en une masse solide qui permet aux pneus d'un aéronef qui respectent les pressions et les charges de fonctionnement de rouler sur la surface sans nouvelle compression importante ou formation d'ornières.
- t) **Neige fondante** – Neige ou glace partiellement fondues, à teneur élevée en eau, desquelles l'eau s'écoule facilement. (La neige fondante produit des éclaboussures si elle est piétinée vigoureusement, et de l'eau s'en écoule si l'on en prend une poignée.)
- u) **Neige mouillée** – Neige qui colle lorsqu'elle est comprimée, mais qui ne laisse pas s'écouler de l'eau librement lorsqu'elle est écrasée. (La neige mouillée contient assez d'eau pour façonner une boule de neige qui est dure et solide, mais qui ne laisse toutefois pas s'écouler d'eau si on l'écrase.)
- v) **Neige sèche** – Neige qui ne contient pas assez d'eau pour permettre aux cristaux de s'unir entre eux ou de se lier à une surface. (La neige sèche comprimée se défait, et il n'est pas facile d'en faire une boule de neige.)
- w) **Piste contaminée** – Une piste est contaminée quand une part importante de la longueur et de la largeur utilisées de sa surface (à des endroits isolés ou non) est recouverte d'au moins une des substances suivantes : eau stagnante, givre, glace, glace mouillée, neige durcie, neige fondante, neige mouillée ou neige sèche.

Remarque: Le sable et les produits chimiques de déglacage sont aussi des contaminants, mais ils ne sont pas inclus dans la définition de « piste contaminée » parce que leur effet sur les caractéristiques de frottement sur la surface des pistes et le code d'état de piste ne peut pas être évalué de façon normalisée.

- x) **Piste glissante lorsque mouillée** – Une piste mouillée pour laquelle il a été déterminé que les caractéristiques de frottement sur la surface sont dégradées.

Remarque: Une piste ou une section de piste est jugée avoir un coefficient de frottement réduit (p. ex., en raison de l'accumulation de caoutchouc ou de l'altération de la texture de surface) lorsque le coefficient de frottement (déterminé au moyen d'un appareil de mesure continue de frottement, conformément à la CI 302-017), est inférieur au coefficient de frottement minimum spécifié dans le TP 312.

- y) **Pourcentage de couverture:** Quantité estimée d'un état ou de contaminants présente sur la surface de la piste et exprimée sous forme de pourcentage de la surface évaluée.

- z) **Produits chimiques de déglçage** – Produits chimiques qui servent à prévenir la formation de glace, à prévenir l'adhérence de la glace sur les surfaces ou à désagréger ou à faire fondre la glace sur les surfaces.
 - aa) **Sable** – Petites particules d'agrégats minéraux anguleux concassés ou matière sablonneuse naturelle qui servent à améliorer les niveaux de frottement sur la surface des pistes.
 - bb) **Sec** – État de surface qui ne présente pas d'humidité visible ni de contaminants observables.
 - cc) **Surface revêtue** – Surface faite avec du béton asphaltique (souple) ou du ciment Portland (rigide).
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- a) **AMSCR** : Compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (Aircraft Movement Surface Condition Report)
 - b) **ASTM** : American Society for Testing and Materials
 - c) **AWMS** : Normes d'aéroports — entretien hivernal des aéroports
 - d) **CI** : Circulaire d'information
 - e) **CL** : Axe ou ligne axiale (Centreline)
 - f) **CRFI** : Coefficient canadien de frottement sur piste (Canadian Runway Friction Index)
 - g) **FAA** : Federal Aviation Administration
 - h) **GRF** : Cadre général de présentation des rapports (Global Reporting Format)
 - i) **NOTAM** : Avis aux aviateurs
 - j) **NS** : Non signalé (s'applique aux comptes rendus de CRFI)
 - k) **PIREP** : Aux fins de la présente CI, le PIREP désigne un rapport pilote sur les mesures de freinage reflétant l'évaluation du pilote du degré ou de la qualité de freinage possible.
 - l) **OACI** : Organisation de l'aviation civile internationale
 - m) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
 - n) **RCAM** : Matrice d'évaluation de l'état de piste (Runway Condition Assessment Matrix)
 - o) **RSC** : État de la surface de la piste (Runway Surface Condition)
 - p) **RVR** : Portée visuelle de piste
 - q) **RWY** : Piste (Runway)
 - r) **RWYCC** : Code d'état de piste (Runway Condition Code)
 - s) **SCA** : Services de la circulation aérienne
 - t) **TALPA** : Évaluation de la performance au décollage et à l'atterrissage (Takeoff and Landing Performance Assessment)
 - u) **TCAC** : Transports Canada, Aviation civile
 - v) **TP** : Publication de Transports Canada (Transport Canada Publication)
 - w) **TWY** : Voie de circulation (Taxiway)

3.0 Contexte

- 1) L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a élaboré une nouvelle méthodologie harmonisée à l'échelle mondiale pour l'évaluation de l'état des pistes et la présentation de rapports connexes. Cette méthode admise sur le plan international s'appelle Global Reporting Format (GRF). La date de mise en œuvre du GRF au Canada est le 12 août 2021.
- 2) La philosophie de la méthode GRF demande à l'exploitant d'aéroport d'évaluer les conditions de la surface des pistes chaque fois que l'on y observe de l'eau, de la neige, de la neige fondante, de la glace ou du givre. Cette évaluation permet de produire un code d'état de piste (Runway Condition Code [RWYCC]) et une description de la surface de la piste que l'équipage de conduite peut utiliser pour calculer les performances d'un avion. Ce format, qui s'appuie sur le type, l'épaisseur et la couverture des contaminants, offre la meilleure évaluation de l'état de la surface des pistes par un exploitant d'aéroport. Il faut également prendre en compte tous les autres renseignements pertinents. En cas de changement des conditions, il faut le signaler sans attendre.
- 3) Le RWYCC reflète la capacité de freinage prévue en fonction des conditions de la surface. Grâce à ces renseignements, les équipages de conduite peuvent déterminer la distance d'atterrissage d'un avion en fonction des conditions actuelles et des renseignements relatifs aux performances fournies par le constructeur de l'avion. En l'absence d'un RWYCC, les pilotes consultent la description fournie de la surface de la piste (état ou type et épaisseur de contaminant) pour déterminer les performances prévues à l'atterrissage.
- 4) Les équipages de conduite utilisent la description fournie de la surface de la piste (état ou type et épaisseur de contaminant) pour déterminer les performances prévues de leur avion au décollage.
- 5) En prévision de la mise en œuvre du GRF au Canada, Transports Canada, Aviation civile (TCAC) a élaboré les nouvelles méthodes de présentation de rapports sur l'état des pistes qui sont décrites dans la présente Circulaire d'information (CI).
- 6) Au Canada, la mise en œuvre respectera l'intention et les éléments de sécurité de la méthode GRF et elle apportera également certaines améliorations. L'une des principales différences par rapport au format de l'OACI se trouve dans la capacité de déclarer deux descriptions de la surface de la piste (état ou type et épaisseur de contaminant) par tiers de piste. La possibilité de déclarer deux descriptions de la surface de la piste harmonisera la production de rapports en Amérique du Nord. Cette approche offre une plus grande souplesse aux aéroports ou aux aérodromes, où les RWYCC ne sont pas présentés. Elle propose aussi aux pilotes des renseignements plus détaillés pour calculer les performances au décollage.
- 7) NAV CANADA met actuellement à jour sa technologie et ses logiciels pour satisfaire à ces nouvelles exigences de TCAC.

4.0 Mise en œuvre du format GRF au Canada

4.1 Généralités

- 1) Le Global Reporting Format (GRF) est un concept reconnu à l'échelle internationale qui a recours à une méthode uniforme pour rendre compte de l'état de la surface des pistes. Il compte cinq éléments fondamentaux :
 - a) le compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (AMSCR) et le NOTAM de l'état de la surface de la piste (RSC);
 - b) la matrice d'évaluation de l'état de piste (RCAM);
 - c) le code d'état de piste (RWYCC);

- d) les conditions de la surface de la piste; et
- e) les descriptions de la surface de la piste.

4.2 Compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (AMSCR) et NOTAM de l'état de la surface de la piste (RSC)

- 1) Conformément aux principes du GRF, l'AMSCR et le NOTAM RSC ont été spécialement conçus pour concorder avec les renseignements sur les performances de l'avion (fondés sur les méthodes TALPA) qu'utilisent les pilotes.

4.3 Matrice d'évaluation de l'état de piste (RCAM)

- 1) La RCAM est une matrice servant à déterminer le code d'état de piste à l'aide d'un ensemble de conditions observées à la surface de la piste et de procédures connexes.
- 2) La section 6 de la présente CI renferme des détails sur la RCAM.

4.4 Code d'état de piste (RWYCC)

- 1) Les critères d'évaluation comprennent des descriptions de la surface de la piste qui servent à déterminer le code d'état de piste (RWYCC).
- 2) Les équipages de conduite utilisent le RWYCC pour déterminer les performances de leur avion à l'atterrissage. (Le RWYCC ne sert pas à déterminer les performances de l'avion au décollage.)
- 3) La section 6 de la présente CI renferme des détails sur le RWYCC.

4.5 Conditions de la surface de la piste

- 1) Il existe quatre **conditions** de surface de piste :
 - a) Piste sèche;
 - b) Piste mouillée;
 - c) Piste glissante lorsque mouillée;
 - d) Piste contaminée.
- 2) Les états de la surface des pistes se sous-divisent en **descriptions de la surface des pistes** qui décrivent les détails précis de la surface d'une piste.
- 3) Les descriptions de la surface des pistes, y compris l'épaisseur et la température (s'il y a lieu), sont utilisées pour déterminer le RWYCC préliminaire.
- 4) Les renseignements sur les descriptions de la surface des pistes sont fournis à la section 5.4.

5.0 Critères de signalement du compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (AMSCR)

5.1 Généralités

- 1) Les sections ci-après présentent les champs de données décrivant l'état de la piste qui devront être consignés dans le nouveau format du compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (AMSCR).
- 2) Dans le but d'harmoniser les données saisies dans le logiciel, chaque champ de données possède une fourchette d'entrées acceptables (paramètres). Il en résulte quelques contraintes

liées aux éléments signalés par la personne qui inspecte la piste. Par exemple, le pourcentage de couverture déclaré est limité aux plages indiquées dans le Tableau 1.

5.2 Orientation du compte rendu

- 1) Lorsque les renseignements sur l'état de la piste sont déclarés pour chaque tiers de piste, comme on le décrit à la section 5.3, le NOTAM RSC inclura deux comptes rendus : un pour chaque sens d'une piste (c.-à-d. RSC RWY 07 et RSC RWY 25). Les pilotes disposent ainsi des renseignements qui sont orientés dans le sens de leur vol.
- 2) Lorsque les renseignements sur l'état de la piste sont déclarés pour toute la longueur de la piste (c.-à-d. non par tiers de piste), le NOTAM fournira un seul compte rendu pour les pistes jumelées, conformément à la pratique antérieure (p. ex., RSC RWY 07-25).
- 3) L'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome ne remplira qu'un AMSCR par pistes jumelées (p. ex., RWY 07-25), que le NOTAM présente ou non ces renseignements par :
 - a) tiers de piste (avec deux comptes rendus; un pour chaque sens d'une piste); ou
 - b) longueur totale de piste (avec un seul compte rendu pour les pistes jumelées).

5.3 Compte rendu par tiers de piste

- 1) Les renseignements sur l'état de la piste seront normalement entrés pour chaque tiers de piste. La présentation de l'état de la piste par tiers fournit des renseignements utiles aux pilotes. Ce format leur permet de déterminer où se trouvent les états ou les contaminants sur une piste et où l'effet sur les performances de l'avion peut être le plus important.
- 2) Étant donné les types d'aéronefs utilisés dans les aéroports ou les aérodromes, l'exploitant peut décider de faire un compte rendu pour toute la longueur de la piste (c.-à-d. ne pas présenter de compte rendu par tiers de piste). Tous les autres paramètres d'entrée demeureront les mêmes.
- 3) La décision de faire ou non un compte rendu par tiers de piste ou pour toute la longueur de la piste devrait être prise en consultation avec les utilisateurs de l'aéroport ou de l'aérodrome. Afin de réduire la confusion, la méthode de présentation de rapports devrait demeurer uniforme tout au long de la saison.

Remarque: Les paragraphes 302.406(1) et 302.410(1) du RAC obligent les exploitants d'aéroport à consulter un échantillon représentatif des exploitants aériens qui utilisent l'aéroport.

- 4) Un exploitant d'aéroport ou d'aérodrome peut décider de rendre compte de l'état d'une ou de plusieurs pistes par tiers et décider de rendre compte de l'état d'une ou d'autres pistes par longueur totale. Ce sera habituellement le cas où :
 - a) des pistes plus longues servant aux appareils plus gros seraient normalement déclarées par tiers de piste;
 - b) des pistes plus courtes servant aux appareils plus petits seraient normalement déclarées par longueur totale de piste.
- 5) Quand les renseignements sur l'état de la piste sont communiqués par tiers de piste, il faut produire un RWYCC. À l'inverse, il ne faut pas produire de RWYCC si les renseignements sur l'état de la piste sont déclarés par longueur totale de piste.
- 6) La production de comptes rendus par tiers de piste ne s'applique pas aux pistes non asphaltées (gravier, gazon, etc.).
- 7) Il n'existe aucun lien réglementaire particulier entre les exigences de signalement de CRFI par tiers et les critères de présentation de rapports sur l'état de la surface des pistes par tiers. Les

renseignements sur les comptes rendus du Coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI), y compris une explication des circonstances lorsque les signalements de CRFI doivent être fournis par tiers, se trouvent à la section 9.

5.4 Description de la surface des pistes

- 1) Les termes suivants serviront à décrire l'état de la surface de la piste pour chaque tiers de piste ou pour la longueur de la piste :
 - a) NEIGE DURCIE;
 - b) SÈCHE;
 - c) NEIGE SÈCHE;
 - d) NEIGE SÈCHE SUR NEIGE DURCIE;
 - e) NEIGE SÈCHE SUR GLACE;
 - f) GIVRE;
 - g) GLACE;
 - h) GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE
 - i) NEIGE FONDANTE;
 - j) NEIGE FONDANTE SUR GLACE;
 - k) EAU STAGNANTE;
 - l) EAU SUR NEIGE DURCIE;
 - m) MOUILLÉE;
 - n) GLACE MOUILLÉE;
 - o) NEIGE MOUILLÉE;
 - p) NEIGE MOUILLÉE SUR NEIGE DURCIE;
 - q) NEIGE MOUILLÉE SUR GLACE.

5.5 Pourcentage de couverture

- 1) Le pourcentage de couverture est présenté à l'aide des plages indiquées au Tableau 1. Si le pourcentage de couverture évalué se situe entre les plages, il doit être arrondi comme il est indiqué.

Tableau 1 – Plages du pourcentage de couverture

Pourcentage de couverture évalué	Pourcentage de couverture rapporté
1 à 10	10 PCT
11 à 20	20 PCT
21 à 25	25 PCT
26 à 30	30 PCT
31 à 40	40 PCT
41 à 50	50 PCT
51 à 60	60 PCT
61 à 70	70 PCT
71 à 75	75 PCT
76 à 80	80 PCT
81 à 90	90 PCT
91 à 100	100 PCT

Remarque: Lorsqu'ils évaluent le pourcentage de couverture, les exploitants d'aéroports et d'aérodromes doivent savoir que le logiciel NAV CANADA empêche le pourcentage total de contaminants de dépasser 100 %.

- 2) Si des sections d'une piste ou des sections d'un tiers de piste ne sont pas humides ou contaminées (c.-à-d. SEC), la somme des contaminants déclarés pour la piste ne doit pas atteindre 100 %.
- a) Si 50 % du tiers de piste est recouvert d'un demi-pouce de NEIGE SÈCHE et l'autre 50 % est SÈCHE, l'évaluation sera « 50 PCT 1/2IN NEIGE SÈCHE ».
- b) Si 50 % du tiers de piste est recouvert d'un demi-pouce de NEIGE SÈCHE, 25 % est recouvert de GLACE, et le 25 % restant est SÈCHE, l'évaluation sera « 50 PCT 1/2IN NEIGE SÈCHE ET 25 PCT GLACE ».

Remarques:

- 1) Dans les deux exemples ci-dessus, la partie SÈCHE n'est pas signalée, ce qui constitue un changement par rapport à la pratique précédente.
- 2) Les raisons de signaler des conditions SÈCHE sont indiquées à l'article 5.7 (3)

5.6 Évaluations de l'épaisseur

- 1) L'épaisseur des contaminants sera encore exprimée en pouces et en fractions de pouce, comme l'indique le **Tableau 2** ci-dessous.

Tableau 2 – Plages d'épaisseur des contaminants

Épaisseur évaluée	Épaisseur signalée
1/8 po ou moins	1/8IN
De plus de 1/8 po à 1/4 po inclusivement	1/4IN
De plus de 1/4 po à 1/2 po inclusivement	1/2IN
De plus de 1/2 po à 3/4 po inclusivement	3/4IN
De plus de 3/4 po à 1 po inclusivement	1IN
De plus de 1 po à 1 ½ po inclusivement	1 ½IN
De plus de 1 ½ po à 2 po inclusivement	2 IN

Remarque: Aux épaisseurs de plus de deux pouces, l'épaisseur est arrondie au chiffre supérieur et signalée comme étant le nombre entier le plus près (p. ex., une épaisseur réelle de deux pouces et demi est déclarée comme étant de 3 pouces)

- a) Quand la valeur est supérieure à la plage de deux pouces, il faut la présenter par multiples d'un pouce.
 - b) Toute épaisseur égale ou supérieure à 2 pouces qui comprend une fraction (p. ex., deux pouces et demi) doit être arrondie à l'épaisseur la plus élevée à signaler (p. ex., trois pouces).
- 2) Quand l'épaisseur du ou des contaminants varie :
- a) il faut entrer l'épaisseur maximale puisqu'on ne peut saisir qu'une seule valeur dans le champ et que l'épaisseur maximale est le renseignement le plus important pour les pilotes;
 - b) il faut utiliser la section des remarques pour signaler une plage de valeurs relatives à l'épaisseur.
- 3) Il faut indiquer l'épaisseur des contaminants pour les éléments suivants :
- a) EAU STAGNANTE;
 - b) NEIGE FONDANTE;
 - c) NEIGE SÈCHE;
 - d) NEIGE MOUILLÉE;
 - e) Des combinaisons de contaminants où un contaminant meuble (NEIGE SÈCHE, NEIGE MOUILLÉE, NEIGE FONDANTE ou EAU STAGNANTE) repose sur un contaminant dur (NEIGE DURCIE ou GLACE). Dans ces cas, l'épaisseur du contaminant meuble doit être signalée.
- 4) Pour l'EAU STAGNANTE, l'épaisseur minimale à signaler est 1/4 pouce. (Quand l'épaisseur de l'eau est de 1/8 pouce ou moins, il faut indiquer que la piste est MOUILLÉE.)

5.7 Nombre de descriptions de la surface des pistes qui peut être signalé

- 1) On limite à deux le nombre de descriptions de la surface des pistes pouvant être signalées pour chaque tiers de piste. On limite aussi à deux le nombre de descriptions de la surface des pistes pouvant être signalées pour la longueur totale de la piste quand l'état de cette piste n'est pas signalé par tiers.
- 2) Si plus de deux états ou contaminants sont présents, seuls les deux plus importants sont signalés. D'autres facteurs peuvent être pris en considération dans le choix des deux descriptions de la surface des pistes à signaler, dont :
 - a) l'emplacement de l'état ou du contaminant sur la piste;
 - b) la glissance de l'état ou du contaminant, laquelle est reflétée dans le RYWCC correspondant.
- 3) Un état de la surface de piste « SÈCHE » devrait être signalé :
 - a) s'il faut signaler des états mouillés ou contaminés sur le reste de la surface. Ce serait le cas lorsque la surface d'un ou plusieurs tiers de piste est SÈCHE à 100 % et :
 - i) il y a des contaminants sur les autres tiers de piste, ou
 - ii) les autres tiers de piste sont mouillés; ou
 - b) si la largeur dégagée est inférieure à la largeur publiée et la partie dégagée de la piste est SÈCHE à 100 %;
 - c) si un changement significatif s'est produit. Par exemple, lorsqu'un ou plusieurs tiers de piste signalés comme RYWCC 5 sont maintenant RYWCC 7;
 - d) si une ou plusieurs pistes d'un aéroport sont SÈCHES et qu'une ou d'autres pistes au même aéroport sont signalés comme étant mouillées ou contaminées.

5.8 Pistes mouillées

- 1) Conformément à la pratique antérieure, les exploitants d'aéroports et d'aérodromes doivent signaler les états « MOUILLÉS » associés aux contaminants hivernaux. De plus, lorsqu'une piste a été traitée à l'aide de produits chimiques pour atténuer un contaminant particulier et que la surface résultante est maintenant « MOUILLÉE », cet état devrait également être signalé.

Remarque : La section 6.4 contient de plus amples renseignements sur le RYWCC.

- 2) On sait qu'il est difficile de signaler en temps opportun et avec précision les conditions en présence d'eau ou d'humidité sur la piste. Pendant un orage actif, par exemple, les conditions peuvent passer rapidement de piste sèche à piste mouillée (1/8 pouce d'eau ou moins), puis à piste contaminée par de l'eau stagnante (plus de 1/8 pouce d'eau), et ce en très peu de temps. En outre, la variation des capacités de drainage d'une piste ou certaines portions d'une piste, ou les deux, peuvent compliquer la production de comptes rendus précis. Il est donc possible que les exploitants d'aéroport ou d'aérodrome ne puissent pas signaler ces conditions. La Figure 1 illustre la nature dynamique des conditions pluviales.



Figure 1 – Lors de précipitations comme dans le cas d'un orage actif, la quantité d'eau ou d'humidité sur une piste peut changer rapidement. La nature dynamique des précipitations peut rendre difficile le signalement opportun et exact d'eau ou d'humidité sur une piste.

- 3) Dans la mesure du possible, on encourage le signalement des conditions de piste mouillées (qui ne sont pas associées à des contaminants hivernaux ou à des traitements chimiques, ou aux deux).
- 4) Quand un exploitant d'aéroport ou d'aérodrome signale la présence d'eau ou d'humidité sur une piste, il devrait tenir compte de ce qui suit :
- a) L'état d'une surface où l'on observe de l'humidité ou de l'eau d'une épaisseur inférieure ou égale à 3mm (1/8po) est signalé comme étant « MOUILLÉE ».

Remarque: Une piste humide qui correspond à cette définition est considérée comme étant « mouillée », et ce, que la surface soit réfléchissante ou non. Il s'agit d'un changement par rapport aux pratiques antérieures, pour lesquelles il existait une distinction pour les pistes qui n'étaient pas sèches, mais qui n'étaient pas réfléchissantes.

- b) L'état d'une surface où l'on observe de l'eau d'une épaisseur supérieure à 3mm (1/8po) est signalé comme étant « EAU STAGNANTE » conformément à la description de la section 5.9, ci-dessous.
- 5) La section 5.10 ci-dessous décrit la façon de signaler un état de surface de la piste « GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE ».
 - 6) Le signalement de flaques d'eau stagnante (conditions localisées d'eau stagnante comme des flaques ou des mares d'eau) est décrit à la section 8.3 ci-dessous.

5.9 Eau stagnante

- 1) Toute eau dont l'épaisseur est supérieure à 3mm (1/8po) sur la piste est signalée comme étant « EAU STAGNANTE ».

Remarque : La section 6.4 contient de plus amples renseignements sur le RWYCC.

- 2) Tel qu'il a été susmentionné au point 5.8, en raison de la nature dynamique des conditions pluviales, on sait qu'il est difficile de signaler en temps opportun et avec précision les conditions en présence d'eau ou d'humidité sur la piste.
- 3) Dans la mesure du possible, il est recommandé de signaler l'eau stagnante.
- 4) Pour signaler avec précision l'eau stagnante, les exploitants d'aéroport ou d'aérodrome doivent aussi connaître les conditions qui peuvent entraîner l'accumulation d'eau stagnante, telles que :
 - a) les caractéristiques de drainage de leurs pistes;
 - b) le taux et la quantité de précipitations.

5.10 Pistes glissantes lorsque mouillées

- 1) Une piste ou une section de piste est jugée avoir un coefficient de frottement réduit (p. ex., en raison de l'accumulation de caoutchouc ou de l'altération de la texture de surface) lorsque le coefficient de frottement (déterminé au moyen d'un appareil de mesure continue de frottement, conformément à la CI 302-17), est inférieur au coefficient de frottement minimum spécifié dans le TP 312– *Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes*.
- 2) Un NOTAM normal (à la différence d'un compte rendu RSC) indiquant qu'une piste peut être « glissante lorsque mouillée » est émis chaque fois que l'on détermine que les caractéristiques de frottement sur la surface d'une piste se sont dégradées sous la norme minimale, tel qu'il est décrit ci-dessus au paragraphe (1).

Remarque: Quand on l'applique à un NOTAM traditionnel, la désignation « glissante lorsque mouillée » dépend des caractéristiques de frottement sur la chaussée.
- 3) L'exploitant d'aéroport ou d'aérodrome peut annuler ce NOTAM normal indiquant que la piste est « glissante lorsque mouillée » à condition que le niveau de frottement sur la piste atteigne ou dépasse la norme minimale.
- 4) Lorsqu'un NOTAM normal indiquant que la piste est « glissante lorsque mouillée » est en vigueur, l'état de la piste et les contaminants sur une piste sont signalés de la façon suivante :
 - a) Si l'on observe de l'humidité ou de l'eau d'une épaisseur inférieure ou égale à 3mm (1/8po) sur la piste, un AMSCR est émis pour indiquer que l'état de la piste est « GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE »;
 - b) Si l'on observe de l'eau d'une épaisseur supérieure à 3mm (1/8po) sur la piste, un AMSCR est émis pour indiquer que l'état de la piste est « EAU STAGNANTE » ainsi que le pourcentage de couverture et l'épaisseur correspondants (p. ex., 25 PCT 1/4IN EAU STAGNANTE);

- c) Pour tous les états et les contaminants autres que « MOUILLÉE » ou « EAU STAGNANTE », un ASMCR est émis pour indiquer le type de contaminant ainsi que le pourcentage de couverture et l'épaisseur (p. ex., 25 PCT 3IN NEIGE SÈCHE).

Remarque: Comme indiqué aux sections 5.8 et 5.9, le signalement d'eau sur une piste est reconnu comme étant difficile; dans la mesure du possible, on encourage la présentation de rapports sur ces états.

- 5) Quand un NOTAM normal signalant que la piste est « glissante lorsque mouillée » est en vigueur et qu'il faut signaler un état de piste « sèche » comme l'indique le paragraphe 5.7 (3), un AMSCR est émis pour indiquer un état de piste « SÈCHE ».

- 6) Conformément au paragraphe (5) ci-dessus, quand le signalement se fait par tiers et qu'un NOTAM normal signalant que la piste est « glissante lorsque mouillée » est en vigueur, l'état de la surface pour chaque tiers de piste sera signalé de la façon indiquée dans les exemples suivants :

- a) Si le premier tiers d'une piste est couvert à vingt pour cent par **1/8 pouce ou moins d'eau** et les autres tiers de la piste sont secs, le compte rendu serait comme suit :

GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE, SÈCHE, SÈCHE

- b) Si le premier tiers d'une piste est couvert à trente pour cent par 1/2 pouce d'eau (**plus de 1/8 pouce d'eau**) et les deux derniers tiers de la piste sont mouillés, le compte rendu serait comme suit :

30 PCT 1/2IN EAU STAGNANTE, GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE,
GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE

- c) Si le premier tiers d'une piste est couvert à trente pour cent par **un contaminant autre que de l'eau stagnante**, comme 1/2 pouce de neige sèche, et les tiers restants de la piste sont secs, le compte rendu serait comme suit :

30 PCT 1/2IN NEIGE SÈCHE, SÈCHE, SÈCHE

- 7) Quand le signalement se fait par longueur totale de piste (c.-à-d. non par tiers) et qu'un NOTAM normal signalant que la piste est « glissante lorsque mouillée » est en vigueur, l'état de la surface de la piste sera signalé de la façon indiquée dans les exemples suivants :

- a) S'il y a **1/8 de pouce ou moins d'eau** sur toute partie de la piste, le compte rendu serait comme suit :

GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE

- b) S'il la piste est couverte à trente pour cent par 1/2 pouce d'eau (**plus de 1/8 pouce d'eau**), le compte rendu serait comme suit :

30 PCT 1/2IN EAU STAGNANTE

- c) Si la piste est couverte à trente pour cent par **un contaminant autre que de l'eau stagnante**, comme 1/2 pouce de neige sèche, et le reste de la piste est sec, le compte rendu serait comme suit :

30 PCT 1/2IN NEIGE SÈCHE

- 8) Les processus utilisés pour déterminer un RWYCC lorsqu'un NOTAM normal signalant que la piste est « glissante lorsque mouillée » est en vigueur sont décrits à la section 7.4.

5.11 Pistes sans revêtement et partiellement asphaltées

- 1) Aucun RWYCC n'est donné pour les pistes sans revêtement ou partiellement asphaltées.

- 2) Les renseignements supplémentaires suivants peuvent être signalés pour les pistes sans revêtement et partiellement asphaltées :
 - a) nivelée (nivellement de la surface de la piste);
 - b) damée (compaction de la surface de la piste);
 - c) rayée (creusage de rainures longitudinales à la surface de la glace ou de la neige durcie pour améliorer la maîtrise de direction).

Remarque: Une piste pavée qui est couverte de glace peut également être rayée. Dans ce cas, cette information est saisie en texte libre dans les Remarques sur la piste.

- 3) S'il y a lieu, les exploitants d'aéroport et d'aérodrome devraient s'assurer que les entrées pour leur installation dans le Supplément de vol – Canada (CFS) comprennent les renseignements suivants :
 - a) « Mélange de neige durcie et de gravier durant les conditions hivernales » comme description de la surface de la piste;
 - b) « La surface peut être molle durant les périodes de gel et dégel ».

5.12 Largeur dégagée

- 1) Si la largeur dégagée est inférieure à la largeur publiée, alors la largeur à laquelle s'appliquent l'état de la piste et les RWYCC est indiquée en pieds.

Exemple : CAAA RSC 32 ... 160FT de LARGEUR

- 2) Figure 2 illustre diverses possibilités de largeurs dégagées.

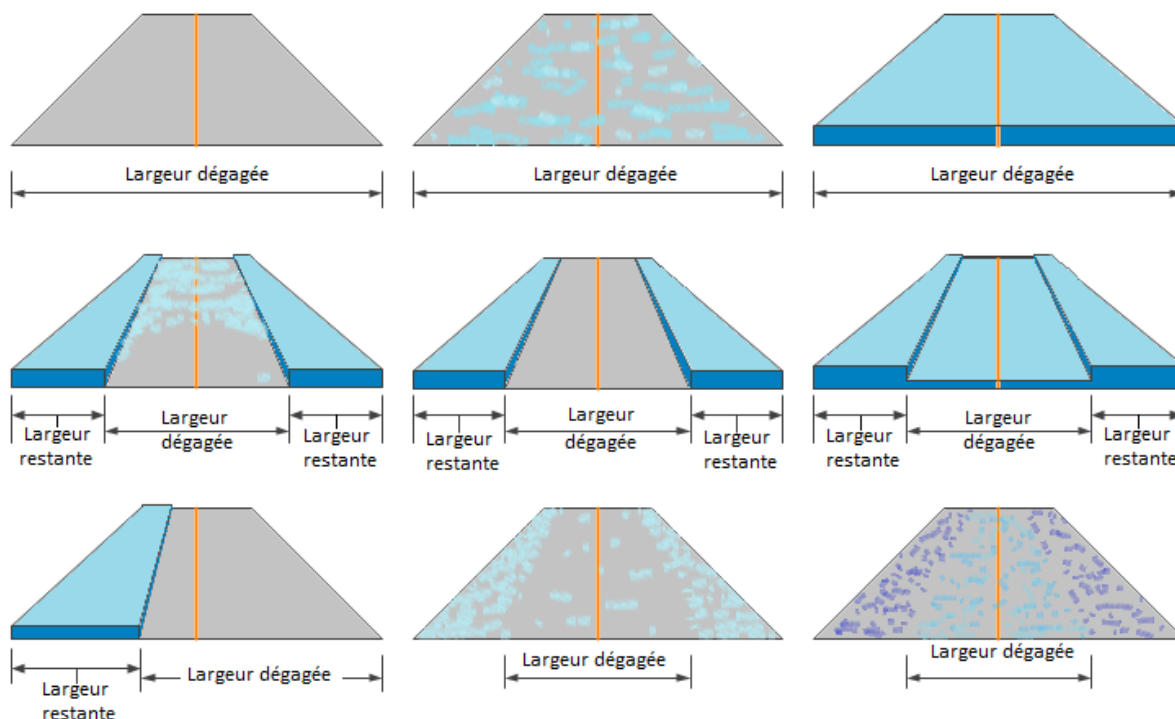


Figure 2 – Largeur dégagée et largeur restante

- 3) Si la largeur dégagée n'est pas symétrique par rapport à l'axe de la piste, le point cardinal (ou intercardinal) du décalage par rapport à l'axe de la piste doit être inclus dans le compte rendu RSC.

Exemple : RSC 32 ... 160FT LARGEUR DÉCALAGE NORD.

- 4) Figure 3 illustre des pistes ayant une largeur dégagée asymétrique. (L'exemple a) est fourni à titre de comparaison.)

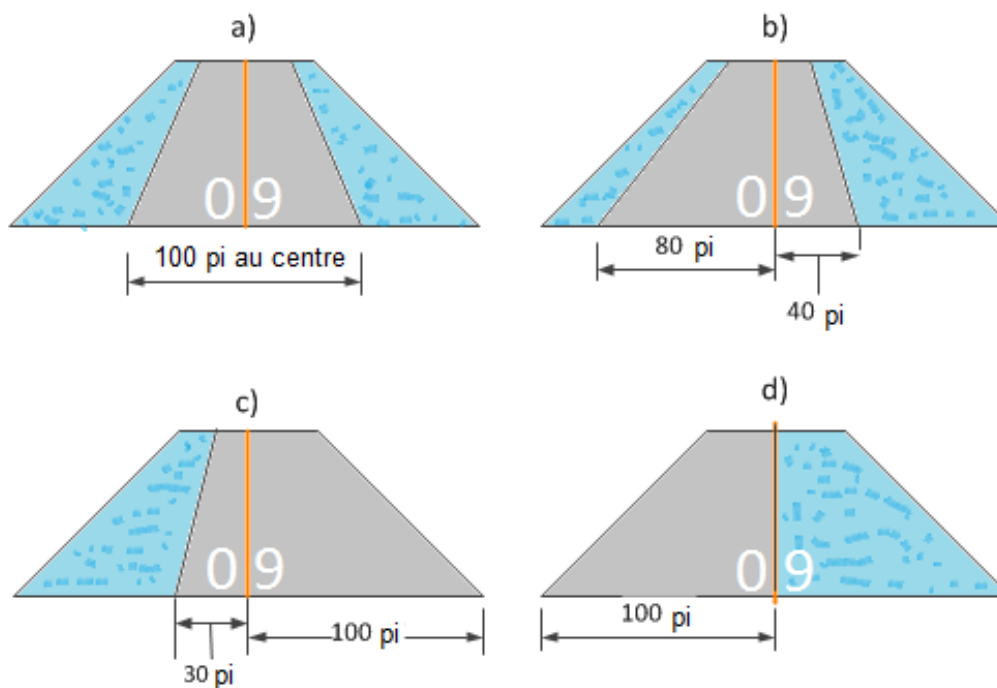


Figure 3 – Largeur dégagée asymétrique

- 5) Exemples de comptes rendus correspondant aux illustrations de la figure 4 sont présentés ci-dessous :
- RSC 09... LARGEUR DE 100FT.
 - RSC 09... LARGEUR DE 120FT DÉCALAGE NORD.
 - RSC 09... LARGEUR DE 130FT DÉCALAGE SUD.
 - RSC 09... LARGEUR DE 100FT DÉCALAGE NORD.

5.13 État de la largeur restante de la piste

- L'état de la partie non dégagée de la piste (c.-à-d. la largeur restante) continuera d'être signalé par longueur totale de piste (c.-à-d. non par tiers de piste).
- Un seul type d'état de surface, ainsi que son épaisseur s'il y a lieu, devrait être signalé pour la partie non dégagée de la piste.

Exemple : RSC 07... NEIGE DURCIE SUR LA LARGEUR RESTANTE

- Même si l'épaisseur des contaminants peut varier de la partie dégagée du centre aux parties ou bordures de la piste, l'état des parties périphériques ne devrait pas poser de danger opérationnel.

6.0 Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)

6.1 Généralités

- 1) La matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) (Tableau 3) est la méthode qu'utilise l'exploitant d'aéroport ou d'aérodrome afin de déterminer le code d'état de piste (RWYCC) de chaque tiers de piste dès qu'il y a de l'eau, de la neige, de la neige fondante, de la glace ou du givre à la surface d'une piste.
- 2) La RCAM ne s'applique qu'aux surfaces de piste revêtues (asphalte et béton); elle ne s'applique pas aux surfaces sans revêtement ou partiellement asphaltées.
- 3) Quand les renseignements sur l'état des pistes sont communiqués par tiers de piste, il faut produire un RWYCC. À l'inverse, il ne faut pas produire de RWYCC si les renseignements sur l'état de la piste ne sont pas déclarés par tiers de piste.

6.2 Critères d'évaluation

- 1) Cette section de la RCAM comprend une description de la surface de la piste et un code d'état de piste. Les descriptions de la surface de la piste dans chaque catégorie sont liées au code d'état de piste correspondant en fonction de leur effet sur les performances au freinage de l'avion.

6.3 Description de l'état de la surface de la piste

- 1) La colonne Description de la surface des pistes de la RCAM énumère :
 - a) les contaminants sur la piste (p. ex., neige fondante, neige sèche, neige mouillée, etc.);
 - b) l'état de la surface de piste, si une piste est sèche, mouillée ou glissante lorsque mouillée.
- 2) Ces descriptions de la surface des pistes sont directement liées aux performances de l'avion à l'atterrissage et elles sont énumérées par ordre de glissance (c. -à-d. de la moins glissante à la plus glissante).

6.4 Code d'état de piste (RWYCC)

- 1) Le code d'état de piste (RWYCC) (format X/X/X) correspondent à la description de l'état des pistes en fonction des termes et des plages définis. L'utilisation de ce code s'harmonise avec l'annexe 14 de l'OACI et propose un format « court » normalisé pour la production de comptes rendus de l'état des pistes que les pilotes peuvent utiliser pour déterminer les paramètres de performance à l'atterrissage.
- 2) On établit un RWYCC préliminaire à l'aide de la RCAM en fonction du type et de l'épaisseur du contaminant et de la température de l'air extérieur (s'il y a lieu); ou de l'état de la piste lorsque la piste est sèche, mouillée, ou glissante lorsque mouillée. Le RWYCC préliminaire doit être confirmé, déclassé ou surclassé. Le processus complet pour déterminer le RWYCC final est décrit à la section 7.
- 3) Si la piste n'est pas dégagée sur toute sa largeur, le code d'état de piste sera déterminé en fonction des contaminants présents dans la partie dégagée de la piste (habituellement du centre à 100 pieds).

Tableau 3 – Matrice d'évaluation de l'état de piste (RCAM)

Critères d'évaluation		Critères d'évaluation d'un déclassement (Critères d'évaluation de la maîtrise ou du freinage)		
Description de la surface de la piste	RWYCC	Plage des CRFI	Observation de la décélération du véhicule ou de la maîtrise en direction	Mesure de freinage du pilote
• SÈCHE	6	0,40 ou plus	-	-
• GIVRE • MOUILLÉE (la surface de piste est couverte de toute humidité visible ou d'eau d'une épaisseur inférieure ou égale à 1/8 pouce [3mm]) Épaisseur inférieure ou égale à 1/8 pouce (3mm) : • NEIGE FONDANTE • NEIGE SÈCHE • NEIGE MOUILLÉE	5		0,39 à 0,35	La décélération au freinage est normale compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale.
Température de l'air extérieur de -15 °C ou moins : • NEIGE DURCIE	4	0,34 à 0,30		La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre bonne ou moyenne.
• GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE (piste mouillée) • NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE (toute épaisseur) SUR NEIGE DURCIE Épaisseur supérieure à 1/8 pouce (3mm) : • NEIGE SÈCHE • NEIGE MOUILLÉE Température de l'air extérieur supérieure à -15 °C : • NEIGE DURCIE	3		0,29 à 0,20	La décélération au freinage est sensiblement réduite compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est sensiblement réduite.
Épaisseur de plus de 1/8 pouce (3mm) : • EAU STAGNANTE; • NEIGE FONDANTE	2	0,19 ou moins		La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre moyenne et faible.
• GLACE	1		La décélération au freinage est sensiblement réduite compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est sensiblement réduite.	FAIBLE
• GLACE MOUILLÉE • NEIGE FONDANTE SUR GLACE • EAU SUR NEIGE DURCIE • NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE SUR GLACE	0		La décélération au freinage varie de minimale à inexistante compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est incertaine.	MOINS QUE FAIBLE/NULL E

Remarques (1-4) :

- 1) Pour voir l'explication du lien entre le CRFI et le RWYCC, reportez-vous à la section 6.5 — Information du CRFI présentée dans la RCAM.
- 2) Il faudrait utiliser la température de la surface de la piste lorsqu'elle est disponible.
- 3) **MISE EN GARDE** : À des températures proches du point de congélation et supérieures à celui-ci (c.-à-d. à -3 °C ou à une température plus chaude), l'état

de la surface de la piste peut être plus glissant que ne l'indique le RWYCC préliminaire déterminé en fonction des critères d'évaluation de la RCAM.

- 4) **MISE EN GARDE** : Un fort givre ayant une épaisseur perceptible peut avoir des caractéristiques de frottement semblable à celle de la glace; il faudrait alors envisager un déclassement du code d'état de piste. Si les pneus d'un véhicule circulant sur une surface givrée ne dégagent pas la surface de la chaussée là où ils laissent des traces, le givre devrait être considéré comme étant d'une épaisseur suffisante pour envisager un déclassement du code d'état de la surface de la piste.

- 4) Les processus utilisés pour déterminer le RWYCC préliminaire sont décrits et illustrés ci-dessous :

Remarque: Ces processus sont résumés en organigrammes figurant à l'annexe A pour un contaminant unique et à l'annexe B pour deux contaminants.

- a) Lorsqu'un seul contaminant est présent sur le tiers de piste, le RWYCC préliminaire de ce tiers s'appuie directement sur le contaminant en question dans la RCAM (Tableau 3), comme suit :

- i) Si le pourcentage de couverture du contaminant sur le tiers de piste est inférieur ou égal à 25 %, il faut signaler un RWYCC de 6 pour le tiers en question.

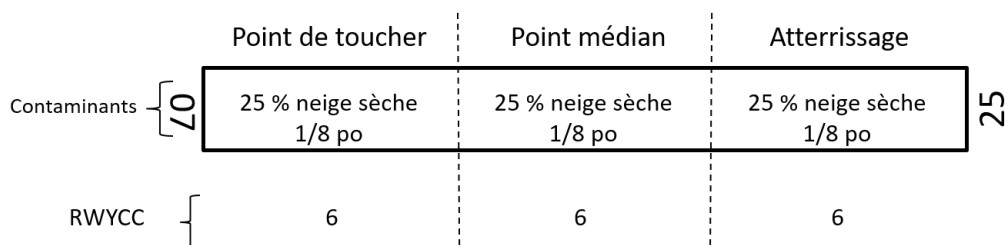


Figure 4 – Un seul contaminant inférieur ou égal à 25 % de la couverture par tiers de piste

- ii) Si le pourcentage de couverture du contaminant sur le tiers de piste est supérieur à 25 %, le RWYCC préliminaire du tiers en question s'appuie sur le code du contaminant indiqué dans la RCAM.

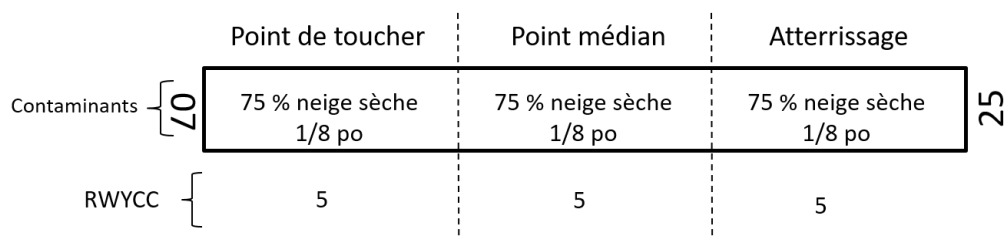


Figure 5 – Un seul contaminant, couverture supérieure à 25 % par tiers de piste

- b) Lorsque deux contaminants se trouvent sur un tiers de piste et que le pourcentage de couverture de chaque contaminant est inférieur ou égal à 25 %, le RWYCC préliminaire est établi comme suit :

- i) Si le pourcentage de couverture total du contaminant pour le tiers de piste est inférieur ou égal à 25 %, il faut signaler un RWYCC de 6 pour le tiers en question.

	Point de toucher	Point médian	Atterrissage	
Contaminants	10 % neige fondante 1/8 po	10 % neige fondante 1/8 po	10 % neige fondante 1/8 po	25
Couverture totale	10 % glace	10 % glace	10 % glace	
RWYCC	20 %	20 %	20 %	
	6	6	6	

Figure 6 – Deux contaminants, couverture totale inférieure ou égale à 25 % par tiers de piste

- ii) Si le pourcentage de couverture total du contaminant pour le tiers de piste est supérieur à 25 % et que les pourcentages de couverture des deux contaminants ne sont pas égaux, le RWYCC du tiers en question s'appuie sur le contaminant ayant le pourcentage de couverture le plus élevé.

	Point de toucher	Point médian	Atterrissage	
Contaminants	25 % neige fondante 1/8 po	25 % neige fondante 1/8 po	25 % neige fondante 1/8 po	25
Couverture totale	10 % glace	10 % glace	10 % glace	
RWYCC	35 %	35 %	35 %	
	5	5	5	

Figure 7 – Deux contaminants, couverture totale supérieure à 25 % (les pourcentages des deux contaminants ne sont pas égaux - avec un seul des contaminants ayant plus de 25 %) par tiers de piste

- c) Si le pourcentage de couverture total du contaminant pour le tiers de piste est supérieur à 25 % et que les pourcentages de couverture des deux contaminants sont égaux, le RWYCC du tiers en question s'appuie sur le contaminant ayant le RWYCC préliminaire le plus bas dans la RCAM.

	Point de toucher	Point médian	Atterrissage	
Contaminants	25 % neige fondante 1/8 po	25 % neige fondante 1/8 po	25 % neige fondante 1/8 po	25
Couverture totale	25 % glace	25 % glace	25 % glace	
RWYCC	50 %	50 %	50 %	
	1	1	1	

Figure 8 – Deux contaminants, couverture totale supérieure à 25 % (les pourcentages des deux contaminants sont égaux) par tiers de piste

- d) Lorsque deux contaminants se trouvent sur un tiers de piste et que le pourcentage de couverture d'un seul contaminant est supérieur à 25 %, le RWYCC préliminaire du tiers en question correspond au contaminant ayant le pourcentage de couverture le plus élevé du tiers.

	Point de toucher	Point médian	Atterrissage
Contaminants	10 % neige fondante 1/8 po	10 % neige fondante 1/8 po	10 % neige fondante 1/8 po
Couverture totale	50 % glace 60 %	50 % glace 60 %	50 % glace 60 %
RWYCC	1	1	1

07 (à gauche), 25 (à droite)

Figure 9 – Deux contaminants, couverture totale supérieure à 25 % (les pourcentages des deux contaminants ne sont pas égaux - avec un seul des contaminants ayant plus de 25 %) par tiers de piste

- e) Lorsque deux contaminants se trouvent sur un tiers de piste et que les pourcentages de couverture des deux contaminants sont supérieurs à 25 %, le RWYCC préliminaire du tiers en question correspond au contaminant ayant le RWYCC le plus bas dans la RCAM.

	Point de toucher	Point médian	Atterrissage
Contaminants	50 % neige fondante 1/8 po	50 % neige fondante 1/8 po	50 % neige fondante 1/8 po
Couverture totale	50 % glace 100 %	50 % glace 100 %	50 % glace 100 %
RWYCC	1	1	1

07 (à gauche), 25 (à droite)

Figure 10 – Deux contaminants, tous deux ayant une couverture supérieure à 25 % (pourcentages égaux) par tiers de piste

6.5 Information du CRFI présentée dans la RCAM

- 1) Le CRFI est un outil efficace qui fournit une mesure objective de la friction de piste, mesure qui permettra à l'exploitant d'aéroport ou d'aérodrome :
 - a) de valider les RWYCC préliminaires définis grâce à la RCAM,
 - b) de déclasser le RWYCC, le cas échéant,
 - c) de surclasser le RWYCC, le cas échéant.
- 2) Une fourchette de valeurs approximatives du CRFI correspond à différents RWYCC. Ces fourchettes du CRFI sont utilisées pour déclasser un RWYCC, comme cela est décrit à la section 6.6.

Remarque: En raison de la variabilité des conditions, ces fourchettes de CRFI peuvent s'étendre sur plus d'un code d'état de pistes (RWYCC).

- 3) Par comparaison, il faut une valeur minimale spécifique du CRFI, contrairement à une fourchette de valeurs du CRFI, pour surclasser un RWYCC. Les critères et limites connexes pour surclasser un RWYCC sont donnés à la section 6.8.

6.6 Critères d'évaluation pour un déclassement du RWYCC

- 1) Comme on le décrit à la section 6.4, on établit d'abord un RWYCC préliminaire à l'aide de la RCAM en fonction du type et de l'épaisseur du contaminant et de la température de l'air extérieur (s'il y a lieu); ou de l'état de la piste lorsque la piste est sèche, mouillée, ou glissante lorsque mouillée.
- 2) L'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome devrait envisager de déclasser un RWYCC quand les mesures du CRFI (si elles sont disponibles), les observations concernant la décélération ou la maîtrise en direction d'un véhicule, les comptes rendus de pilotes, les connaissances locales et/ou d'autres renseignements révèlent que la surface de la piste est plus glissante que ce qu'indique le RWYCC établi au préalable.
- 3) L'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome devrait faire preuve de vigilance et déclasser au besoin le RWYCC afin que les équipages de conduite reçoivent un RWYCC correspondant le plus possible à la glissance réelle de la piste.
- 4) La partie ombrée de la RCAM présente les critères d'évaluation pour un déclassement, comme on le décrit ci-dessous :
 - a) **En fonction des limites du décéléromètre servant à mesurer le CRFI**, tel qu'indiqué dans la CI 302-013, section 4.8, l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome devrait utiliser les mesures du CRFI, quand elles sont disponibles, pour évaluer la glissance de la piste.
 - b) Les comptes rendus de pilote peuvent aussi fournir des renseignements utiles. Ces comptes rendus peuvent être liés aux sections de la piste où le freinage des roues s'est produit, et devraient être pris en compte pour le tiers de piste applicable (des renseignements sur le compte rendu de pilote sur l'efficacité du freinage sont fournis à la section 6.7).
 - c) Les observations concernant la commande ou la décélération du véhicule sont une autre source de renseignements utiles. Tout comme pour les comptes rendus de pilotes, les observations concernant la commande ou la décélération du véhicule peuvent être liées à des sections particulières de la piste et elles devraient être prises en compte pour le tiers de piste applicable.
- 5) **MISE EN GARDE** : À des températures proches du point de congélation et supérieures à celui-ci (c.-à-d. à -3 °C ou à une température plus chaude), l'état de la surface de la piste peut être plus glissant que ne l'indique le RWYCC préliminaire déterminé en fonction des critères d'évaluation de la RCAM. A ces températures, l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome devrait faire preuve de vigilance et déclasser au besoin le code d'état de piste.
- 6) La Figure 11 ci-dessous présente un exemple de situation où un déclassement de RWYCC devrait être envisagé.
- 7) Lorsqu'un RWYCC a été déclassé, ces renseignements doivent être inclus dans les remarques sur la piste. Pour plus de renseignements concernant les remarques sur la piste, veuillez consulter la section 8.5.

Critères d'évaluation		Critères d'évaluation d'un déclassement (Critères d'évaluation de la maîtrise ou du freinage)		
Description de la surface de la piste	RWYCC	Plage des CRFI	Observation de la décélération du véhicule ou de la maîtrise en direction	Mesure de freinage du pilote
• SÈCHE	6		-	-
• GIVRE • MOUILLÉE (la surface de piste est couverte de toute humidité visible ou d'eau d'une épaisseur inférieure ou égale à 1/8 pouce [3mm]) Épaisseur inférieure ou égale à 1/8 pouce (3mm) : • NEIGE FONDANTE • NEIGE SÈCHE • NEIGE MOUILLÉE	5	0,40 ou plus	La décélération au freinage est normale compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale.	BONNE
Température de l'air extérieur de -15 °C ou moins : • NEIGE DURCIE	4	0,39 à 0,35	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre bonne ou moyenne.	BONNE À MOYENNE
• GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE (piste mouillée) • NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE (toute épaisseur) SUR NEIGE DURCIE Épaisseur supérieure à 1/8 pouce (3mm) : • NEIGE SÈCHE • NEIGE MOUILLÉE Température de l'air extérieur supérieure à -15 °C : • NEIGE DURCIE	3	0,34 à 0,30	La décélération au freinage est sensiblement réduite compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est sensiblement réduite.	MOYENNE
Épaisseur de plus de 1/8 pouce (3mm) : • EAU STAGNANTE; • NEIGE FONDANTE	2	0,29 à 0,20	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre moyenne et faible.	MOYENNE À FAIBLE
• GLACE	1	0,19 ou moins	La décélération au freinage est sensiblement réduite compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est sensiblement réduite.	FAIBLE
• GLACE MOUILLÉE • NEIGE FONDANTE SUR GLACE • EAU SUR NEIGE DURCIE • NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE SUR GLACE	0		La décélération au freinage varie de minimale à inexistante compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est incertaine.	MOINS QUE FAIBLE/NULL E

Figure 11 – Un exemple de situation où un déclassement de RWYCC devrait être envisagé. Dans ce cas, la description fournie de la surface de la piste de 50 PCT 1/2 PO NEIGE SÈCHE a un RWYCC préliminaire correspondant de 3. Les critères d'évaluation pour un déclassement, lesquels indiqueraient que le RWYCC devrait être déclassé à 1, sont indiqués en rouge.

6.7 Rapport du pilote sur l'efficacité du freinage

- 1) Un compte rendu de pilote (PIREP) sur l'efficacité du freinage reflète l'évaluation du pilote du degré ou de la qualité de freinage possible.
- 2) Le cas échéant, les rapports du pilote sur l'efficacité du freinage devraient être pris en considération dans le cadre du processus de surveillance continue, à la lumière des principes suivants :
 - a) un rapport de pilote sur les mesures de freinage devrait être pris en considération à des fins de déclassement;

- b) Un compte rendu de pilote sur l'efficacité du freinage sur piste peut aussi inviter l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome à envisager un surclassement du RWYCC pourvu que toutes les exigences détaillées à la section 6.8. soient satisfaites.

Remarques :

- 1) Les exploitants d'aéroport et d'aérodrome doivent s'assurer que les descriptions de la surface des pistes (type et épaisseur) sont signalées conformément aux exigences réglementaires pertinentes et à l'orientation fournie à la section 13, peu importe les comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage.
- 2) Lorsque des services de la circulation aérienne (ATS) sont fournis, ils doivent informer les exploitants d'aéroports ou d'aérodromes de tout changement significatif des conditions de surface qu'ils ont observé ou dont ils ont eu connaissance.
- 3) Dans un contexte où des rapports de pilote précédents font état d'une efficacité au freinage de BONNE ou MOYENNE, deux rapports de pilote consécutifs sur des mesures de freinage FAIBLE indiquent que l'état de la surface s'est peut-être détérioré. Dans cette situation, l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome devrait évaluer la piste avant la prochaine activité d'aéronef.
- 4) Quand un seul compte rendu de pilote faisant état d'un freinage de piste MOINS QUE FAIBLE (ou NUL) est émis...
 - a) les renseignements doivent être diffusés;
 - b) une nouvelle évaluation doit être faite;
 - c) la suspension des opérations d'aéronefs sur cette piste doit être envisagée.

Remarque: Si cela s'avère pertinent, les activités d'entretien peuvent se dérouler avant ou pendant la nouvelle évaluation.

6.8 Critères d'évaluation pour un surclassement du RWYCC

- 1) Par temps très froid, généralement à une température inférieure à -15 °C, des contaminants gelés peuvent présenter un niveau plus élevé de frottement que ce qui est indiqué dans la RCAM. Dans ces circonstances, le surclassement du RWYCC est possible.
- 2) On ne peut pas surclasser un RWYCC préliminaire de 2, 3, 4 ou 5.
- 3) L'exploitant d'aéroport ou d'aérodrome peut uniquement élever jusqu'à 3 un RWYCC de 0 ou de 1 quand toutes les exigences suivantes sont respectées :
 - a) Sous réserve des limites relatives à l'utilisation d'un décéléromètre pour mesurer le CRFI (voir l'article 322.416 des *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*), on obtient des valeurs de 0,35 ou plus pour les tiers de piste visés.
 - b) Les autres observations appuient l'adoption d'un RWYCC plus élevé, selon le jugement d'une personne formée.
 - c) Lors du surclassement d'un RWYCC de 0 ou de 1, il faut évaluer fréquemment la surface de la piste durant la période de validité du RWYCC pour s'assurer que l'état de la surface de la piste ne se détériore pas à un niveau inférieur à celui du code attribué.

Remarque: Tout processus qui transfère de la chaleur à la surface peut rendre la piste plus glissante. Les sources de chaleur proviennent des pneus de l'aéronef, de l'échappement ou de l'inversion de poussée des moteurs, des conditions atmosphériques et des précipitations. Les agents de

traitement sur la piste peuvent aussi entraîner un état temporairement plus glissant.

- 4) **MISE EN GARDE** : Les variables à prendre en considération comprennent notamment :
 - a) les conditions de précipitations;
 - b) les variations de température;
 - c) les effets du vent;
 - d) la fréquence de la piste utilisée;
 - e) le type d'aéronef utilisant la piste.
- 5) **MISE EN GARDE** : Si l'on utilise du sable ou d'autres agents de traitement sur la piste pour soutenir le surclassement, il faut évaluer la surface de la piste fréquemment pour garantir l'efficacité continue du traitement.
- 6) Lorsque qu'un code de conditions de piste a été majoré, cette information doit être incluse aux remarques relatives à la piste. Pour plus d'informations au sujet des remarques de pistes, veuillez consulter la section 8.5.

7.0 Processus d'établissement du RWYCC

- 1) Pour utiliser la RCAM, l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome utilisera des pratiques d'évaluation de l'état des pistes semblables à celles qu'il a utilisées par le passé. L'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome évaluera les surfaces et signalera les contaminants présents sur chaque piste. D'après les renseignements fournis, les RWYCC seront établis à l'aide de la RCAM, conformément au processus décrit à la section 6.4. On demandera ensuite à l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome de confirmer la validité des RWYCC préliminaires en tenant compte des autres renseignements disponibles. Les détails concernant ce processus sont fournis aux sections 7.1 à 7.3 ci-dessous.

Remarque: Le processus décrit aux sections 7.1 à 7.3 est résumé dans un diagramme à l'annexe C.

- 2) Un processus distinct décrit à la section 7.4 est utilisé pour déterminer le RWYCC pour une piste qui ne répond pas au coefficient de frottement minimum précisé dans le TP 312 pour lequel un NOTAM normal « GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE » doit être émis. (Les renseignements sur ces pistes et les procédures de présentation de rapports sur l'état des pistes se trouvent à la section 5.10.)

7.1 Étape 1 – Déterminer l'applicabilité des RWYCC

- 1) Les RWYCC ne s'appliquent que si :
 - a) l'information sur l'état de la piste est communiquée par tiers de piste;
 - b) la surface est revêtue (béton asphalte).

7.2 Étape 2 – Appliquer les critères d'évaluation pour déterminer la RWYCC préliminaire

- 1) Selon la description de la surface de la piste, la RCAM est utilisée pour établir un RWYCC préliminaire pour chaque tiers de la piste.
- 2) NAV CANADA a mis au point un logiciel qui générera le RWYCC préliminaire pour chaque tiers de piste, le cas échéant, en fonction des renseignements sur l'état de la piste.

- 3) **MISE EN GARDE** : Le logiciel de NAV CANADA produira des RWYCC préliminaires conformément aux procédures établies dans la CI 300-019. Les RWYCC générés par ce logiciel n'ont pour but que d'aider l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome à déterminer le RWYCC préliminaire et NAV CANADA n'assume aucune responsabilité à cet égard. La détermination du RWYCC demeure la responsabilité exclusive de l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome qui doit s'assurer que le RWYCC préliminaire est confirmé, déclassé ou surclassé, selon le cas.
- 4) Pour les aéroports et les aérodromes qui n'ont pas accès au logiciel de NAV CANADA, un AMSCR imprimable est disponible pour la présentation de rapports sur l'état de la surface des pistes. L'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome doit inclure les RWYCC sur le formulaire AMSCR imprimable, le cas échéant (piste rayée et rapport par tiers de piste). Comme il incombe à l'exploitant de l'aéroport et de l'aérodrome de déterminer et d'accepter le RWYCC, les informations fournies sont réputées exactes. Par conséquent, pour les informations soumises à l'aide du formulaire AMSCR imprimable, le RWYCC final saisi sur les formulaires AMSCR sera saisi dans le logiciel.

7.3 Étape 3 – Valider les RWYCC préliminaires

- 1) Une fois l'assignation des RWYCC préliminaires terminée, l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome devrait déterminer si les RWYCC préliminaires reflètent fidèlement l'état de la piste. Par cette détermination, qui devrait tenir compte du CRFI (s'il est disponible), des observations concernant la décélération ou la maîtrise en direction d'un véhicule, des comptes rendus de pilotes, des connaissances locales et/ou d'autres renseignements, le RWYCC préliminaire sera ensuite :
 - a) confirmé;
 - b) déclassé;
 - c) surclassé.
- 2) Si les RWYCC préliminaires reflètent fidèlement l'état de la piste, les RWYCC préliminaires seront confirmés et les RWYCC finaux peuvent être diffusés.
- 3) Toutefois, s'il est déterminé, à l'aide du CRFI, de comptes rendus de pilotes ou d'autres renseignements, que la piste est plus glissante que ne l'indique le RWYCC préliminaire (établi en fonction des critères d'évaluation de la RCAM), il faudrait déclasser le RWYCC. La section 6.5 de la présente CI renferme des directives sur le processus de déclassement.
- 4) Par ailleurs, étant donné le caractère variable de certains contaminants, il se peut qu'un RWYCC de 0 ou de 1 n'indique pas une piste aussi glissante que le RWYCC préliminaire établi en fonction des critères d'évaluation de la RCAM. Dans ce cas, l'aéroport peut hausser jusqu'à 3 le RWYCC, conformément aux critères de surclassement énoncés à la section 6.8 de la présente CI.
- 5) Lorsqu'un RWYCC a été surclassé ou déclassé, ces renseignements doivent être inclus dans les remarques sur la piste. Pour plus de renseignements concernant les remarques sur la piste, veuillez consulter la section 8.5.

7.4 RWYCC pour pistes glissantes lorsque mouillées

- 1) Les processus utilisés pour déterminer un RWYCC pour des pistes qui ne répondent pas au coefficient de frottement minimum précisé dans le TP 312 sont décrits ci-dessous. Ces procédures s'appliquent aux deux cas suivants :
 - a) un état de piste lié aux contaminants hivernaux;
 - b) des états de piste « mouillée » ou « eau stagnante » non liés aux contaminants hivernaux où ces états sont signalés.

Remarque: Les procédures connexes pour la présentation de rapports sur l'état de la surface des pistes pour ces pistes sont décrites à la section 5.10.

- 2) Dans le cas de ces procédures, le pourcentage de couverture n'est pas pris en compte dans la détermination du RWYCC. De plus, lorsque plus d'un état ou contaminant est présent, on utilise le RWYCC correspondant le plus bas, peu importe l'épaisseur de la couverture.
- 3) Là où n'importe quel tiers de piste a une description de la surface de piste (pour l'humidité ou les contaminants gelés) dont le RWYCC correspondant est **supérieur ou égal à 3**, un RWYCC préliminaire **qui n'est pas supérieur à 3** sera assigné aux trois tiers de la piste (c.-à-d. 3/3/3). Les exemples suivants en donnent une illustration :
 - a) Lorsque le premier tiers d'une piste est couvert à vingt pour cent par 1/8 pouce ou moins d'eau et les autres tiers de la piste sont secs :
 - i) le compte rendu est comme suit : « GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE, SÈCHE, SÈCHE »;
 - ii) un RWYCC préliminaire de 3 sera assigné aux trois tiers de la piste (c.-à-d. 3/3/3).
 - b) Lorsque le premier tiers d'une piste est couvert à vingt pour cent par 1/8 pouce de neige sèche et les autres tiers sont « SECS » :
 - i) le compte rendu est comme suit : « 20 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE, SÈCHE, SÈCHE »;
 - ii) un RWYCC préliminaire de 3 sera assigné aux trois tiers de la piste (c.-à-d. 3/3/3).
- 4) Lorsque n'importe quel tiers de la piste a une description de la surface de piste dont le RWYCC correspondant est **inférieur à 3**, cette valeur sera le RWYCC préliminaire assigné aux trois tiers de la piste (c.-à-d. 2/2/2; 1/1/1; ou 0/0/0). Les exemples suivants en donnent une illustration :
 - a) Lorsque le dernier tiers d'une piste est couvert à vingt pour cent par de la glace et les autres tiers de la piste sont secs :
 - i) le compte rendu est comme suit : « SÈCHE, SÈCHE, 20 PCT GLACE »;
 - ii) un RWYCC préliminaire de 1 sera assigné aux trois tiers de la piste (c.-à-d. 1/1/1).
 - b) Lorsque le deuxième tiers d'une piste est couvert à dix pour cent par 1/4 pouce d'eau stagnante et les autres tiers de la piste sont secs :
 - i) le compte rendu est comme suit : « SÈCHE, 10 PCT 1/4IN EAU STAGNANTE, SÈCHE »;
 - ii) un RWYCC préliminaire de 2 sera assigné aux trois tiers de la piste (c.-à-d. 2/2/2).
- 5) Si **plus d'un état ou contaminant** est signalé pour n'importe quel tiers de la piste, ou si des états ou des contaminants distincts sont présents dans divers tiers de la piste :
 - a) on utilise les procédures décrites à (3) et (4) ci-dessus pour évaluer chaque description de la surface de piste afin de déterminer le RWYCC préliminaire le plus bas;
 - b) le RWYCC préliminaire le plus bas sera assigné aux trois tiers de la piste, peu importe l'état ou le contaminant qui a la plus grande couverture.
- 6) Le signalement de plus d'un état ou contaminant est illustré dans les exemples suivants :

- a) Lorsque le premier et le deuxième tiers d'une piste sont couverts à vingt pour cent par 1/8 pouce ou moins d'eau et le dernier tiers de la piste est couvert à vingt pour cent par 1/4 pouce d'eau :
 - i) le compte rendu est comme suit : « GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE, GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE, 20 PCT 1/4IN D'EAU STAGNANTE »;
 - ii) un RWYCC préliminaire de 2 (correspondant à 1/4IN D'EAU STAGNANTE) sera assigné aux trois tiers de la piste (c.-à-d. 2/2/2).
 - b) Lorsque le premier et le deuxième tiers d'une piste sont couverts à quatre-vingts pour cent par 1/8 pouce ou moins de neige fondante et le dernier tiers de la piste est couvert à quatre-vingts pour cent par 1/4 pouce de neige fondante :
 - i) le compte rendu est « 80 PCT 1/8IN NEIGE FONDANTE, 80 PCT 1/8IN DE NEIGE FONDANTE, 80 PCT 1/4IN DE NEIGE FONDANTE »;
 - ii) un RWYCC préliminaire de 2 (correspondant à 1/4IN DE NEIGE FONDANTE) sera assigné aux trois tiers de la piste (c.-à-d. 2/2/2).
- 7) Une fois l'assignation du RWYCC préliminaire terminée, l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome devrait déterminer si les RWYCC préliminaires reflètent fidèlement l'état de la piste. Par cette détermination, qui devrait tenir compte du CRFI (s'il est disponible), des observations concernant la décélération ou la maîtrise en direction d'un véhicule, des comptes rendus de pilotes, des connaissances locales et/ou d'autres renseignements, le RWYCC préliminaire sera ensuite :
- a) confirmé;
 - b) déclassé.

Remarque:Le processus de surclassement du RWYCC précisé à la section 6.8 ne s'applique pas à une piste qui ne répond pas au coefficient de frottement minimum précisé dans le TP 312.

- 8) Si l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome juge qu'un déclassé est de mise, celui-ci s'appliquera aux trois tiers de la piste (c.-à-d. 2/2/2; 1/1/1; ou 0/0/0).
- 9) Lorsque des RWYCC sont signalés pour une piste qui ne répond pas au coefficient de frottement minimum précisé dans le TP 312, les renseignements suivants doivent être inclus dans les remarques sur la piste :
 - a) RWYCC EN RAISON DE RWY GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE;
 - b) Si les RWYCC préliminaires ont aussi été déclassés, RWYCC DÉCLASSÉ

Remarque: De l'orientation concernant les remarques sur la piste est fournie à la section 8.5.

8.0 Autres renseignements fournis sur l'état de la piste

- 1) Voici d'autres renseignements fournis sur l'état de la piste :
 - a) Agents de traitement appliqués à la surface de la piste;
 - b) Congères, andains ou bancs de neige sur la piste;
 - c) D'autres états localisés;
 - d) Bancs de neige adjacents à la piste;
 - e) Remarques sur la piste

8.1 Agents de traitement appliqués à la surface de la piste

- 1) Les agents de traitement appliqués à la surface de la piste sont signalés en utilisant jusqu'à deux des termes suivants, selon le cas :
 - a) TRAITEMENT CHIMIQUE;
 - b) SABLE MEUBLE.
- 2) L'heure où l'agent de traitement a été appliqué peut aussi être indiquée, mais ce n'est pas obligatoire.
- 3) Exemples:
 - a) RSC 02 ... TRAITEMENT CHIMIQUE À 1200
 - b) RSC 02 ... SABLE LÂCHE RÉPANDU À 1200

8.2 Congères, andains ou bancs de neige sur la piste

- 1) Ces renseignements sont signalés à l'aide des termes « CONGÈRES », « ANDAINS » ou « BANCS DE NEIGE », selon le cas.
- 2) La hauteur maximale des congères, des andains ou des bancs de neige doit être indiquée en pieds et/ou en pouces, selon le cas.
- 3) L'emplacement **d'un andain ou d'un banc de neige** est signalé comme suit :
 - a) sous la forme d'une distance par rapport au seuil le plus proche en intervalle de 100 pieds (p. ex., RSC 07 ... ANDAINS DE 3IN À 200FT DU SEUIL DE LA RWY 25) ;
 - b) sous la forme d'une distance au pied près, par rapport aux feux de bord de piste, au bord de la largeur dégagée ou à l'axe de la piste (p. ex., RSC 12-30 ... BANCS DE NEIGE DE 1FT, 20FT AU SUD-EST DU BORD DE LA RWY) ;
 - c) en fonction d'une piste sécante (p. ex., RSC 07 ... ANDAINS DE 3IN DANS L'INTERSECTION DE LA RWY 14-32).
- 4) Le signalement de l'emplacement d'une **congère** est facultatif (puisque'il peut y avoir de nombreuses congères) et il peut être fait comme suit :
 - a) sous la forme d'une distance par rapport au seuil le plus proche en intervalle de 100 pieds (p. ex., RSC 07 ... ANDAINS DE 3IN À 200FT DU SEUIL DE LA RWY 25);
 - b) sous la forme d'une distance, au pied près, par rapport aux bords de piste, au bord de la largeur dégagée ou à l'axe de la piste (p. ex., RSC 04 ... CONGÈRES DE 3IN, 50FT AU SUD-EST DE L'AXE); ou
 - c) en fonction d'une piste sécante (p. ex., RSC 14 ... CONGÈRES DE 4IN DANS L'INTERSECTION DE LA RWY 05-23.)

- 5) Quand on décrit une congère, un andain ou un banc de neige qui se trouve d'un côté de l'axe de la piste ou en bordure de la piste, il faut utiliser les quatre points cardinaux (nord, sud, est ou ouest) ou les quatre points intercardinaux (ordinaux) (nord-est, sud-est, sud-ouest ou nord-ouest) (plutôt que « gauche » ou « droite ». Voici un exemple dans le **Tableau 4** ci-dessous :

Tableau 4 – Référence de direction pour les indicatifs de piste

Indicatifs de piste	Point cardinal ou intercardinal à droite de l'axe de la piste.	Point cardinal ou intercardinal à gauche de l'axe de la piste.
01 02	EST	OUEST
03 04 05 06	SUD-EST	NORD-OUEST
07 08 09 10 11	SUD	NORD
12 13 14 15	SUD-OUEST	NORD-EST
16 17 18 19 20	OUEST	EST
21 22 23 24	NORD-OUEST	SUD-EST
25 26 27 28 29	NORD	SUD
30 31 32 33	NORD-EST	SUD-OUEST
34 35 36	EST	OUEST

- 6) Exemples :
- RSC 06 ... CONGÈRES DE 3IN, 5FT LE LONG DE L'INTÉRIEUR DU BORD DE LA RWY AU SUD-EST.
 - RSC 02 ... ANDAINS DE 10IN, 50FT À L'EST ET À L'OUEST DE L'AXE.
 - RSC 14 ... BANCS DE NEIGE DE 2FT LE LONG DE L'INTÉRIEUR DU BORD DE LA RWY AU NORD-EST

8.3 Autres conditions localisées

- Il faudrait signaler les conditions localisées qui réduisent localement le frottement en indiquant leur distance en pieds par rapport au seuil le plus près (par intervalles de 100 pieds).
- Ces conditions localisées sont distinctes des descriptions de la surface des pistes qui servent de critères d'évaluation dans la RCAM. Elles comprennent ce qui suit :
 - les plaques de glace;
 - les plaques de neige durcies;
 - les flaques d'eau stagnante.
- Exemples:
 - RSC 04 ... PLAQUES DE GLACE À 1600FT DU SEUIL DE LA RWY 22
 - RSC 07 ... FLAQUES D'EAU STAGNANTE DANS L'INTERSECTION DE LA RWY 14-32
- Tout autre état localisé qui n'est pas stipulé au paragraphe (2) doit être décrit dans la section des Remarques sur la piste comme on le décrit à la section 8.5 de la présente CI.

8.4 Bancs de neige adjacents à la piste

- 1) La présence d'un banc de neige sur la piste, sa hauteur (en pouces) et/ou (en pieds) et sa distance (en pieds) par rapport à l'extérieur du bord de la piste doivent être signalées. Pour plus de détails, consultez le schéma sur le profil et la hauteur de la neige à la section IV de la Norme 322 – Entretien hivernal aux aéroports
- 2) Quand la hauteur des bancs de neige varie, il faut signaler la valeur la plus élevée.
- 3) Quand les distances par rapport aux bords extérieurs varient, il faut signaler la plus petite distance à partir du bord de la piste.
- 4) Exemples :
 - a) RSC 06 ... BANCS DE NEIGE DE 3FT, 5FT A L'EXTÉRIEUR DU BORD DE LA RWY AU SUD-EST
 - b) RSC 22 ... BANCS DE NEIGE DE 4FT 6IN, 10IN A L'EXTÉRIEUR DU BORD DE LA RWY AU NORD-OUEST ET AU SUD-EST
 - c) RSC 14 ... BANCS DE NEIGE DE 5FT SUR LE BORD DE LA RWY AU SUD-OUEST

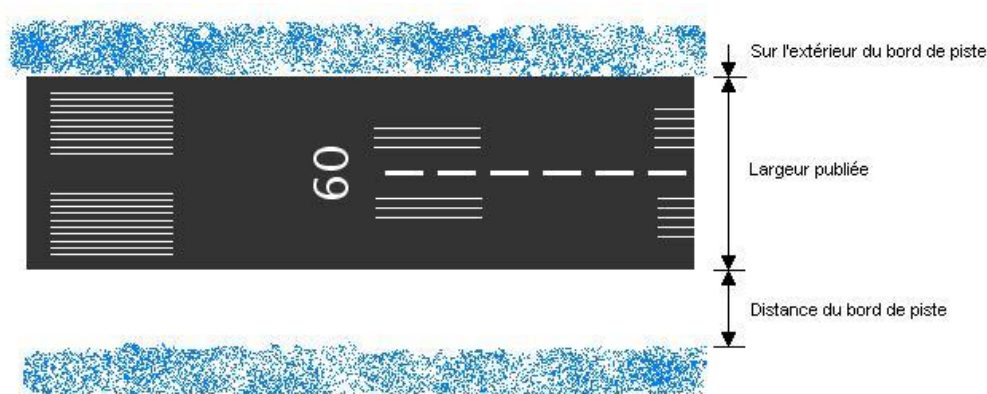


Figure 12 – Bancs de neige sur le bord de piste ou à côté de lui

8.5 Remarques sur la piste

- 1) Les remarques sur la piste servent à saisir tout autre renseignement jugé important du point de vue opérationnel concernant une piste donnée et qui n'est pas décrit ailleurs. Ces remarques remplissent une fonction importante en améliorant la connaissance de la situation.
- 2) Les remarques sur la piste doivent être brèves et concises afin que seuls des renseignements importants sur la sécurité soient communiqués.
- 3) Conformément au paragraphe 7.3(4), lorsqu'un RWYCC a été déclassé ou surclassé, ces renseignements doivent être inclus dans les remarques sur la piste comme suit :
 - a) RWYCC déclassé;
 - b) RWYCC surclassé.
- 4) Conformément au paragraphe 7.4(9), lorsque des RWYCC sont signalés pour une piste qui ne répond pas au coefficient de frottement minimum précisé dans le TP 312, la phrase : « RWYCC À CAUSE DE RWY GLISSANTE LORSQUE MOUILLÉE » doit être incluse dans les remarques sur la piste.

- 5) De plus, s'il y a lieu, les phrases suivantes prédéterminées devraient être utilisées :
- a) MARQUES DE RWY MASQUÉES (Voir remarque)
 - b) LONGUEURS ET MARQUES DE L'AXE DE RWY MASQUÉES (Voir remarque)
 - c) VOIES DE SORTIE RAPIDES GLISSANTES

Remarque: La réglementation pour les pilotes exige que les marques de piste et/ou les feux d'axe de piste « soient clairement visibles par le pilote pendant tout le roulement au décollage » pour effectuer des décollages avec une visibilité signalée à une RVR de 1200 (1/4 mille terrestre) et une RVR de 600.

9.0 Renseignements additionnels non liés au GRF ou au TALPA

9.1 Mesures du coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI) – Aperçu

- 1) Le CRFI fournit une mesure objective de la glissance de la piste. Sous réserve des restrictions connues, le CRFI joue un rôle important en permettant aux exploitants d'aéroport et d'aérodrome de confirmer, de déclasser ou de surclasser le RWYCC préliminaire.

9.2 Exigences réglementaires pour mesurer et signaler un CRFI

- 1) Les lectures de CRFI sont mesurées et signalées conformément aux :
- a) exigences précisées dans :
 - i) la sous-partie 302 – Normes d'aéroports, Division IV du RAC – Entretien hivernal des aéroports,
 - ii) la sous-partie 322 Normes d'aéroports — entretien hivernal des aéroports;
 - b) l'orientation fournie dans la CI 300-005, Modifications du compte rendu de l'état de la surface de la piste;
- 2) L'applicabilité des règlements susmentionnés dépend du type de services de transport aérien, le cas échéant, exploité à un aéroport. Ceci est décrit à la sous-section 302.402 (2) du RAC Application, qui stipule :
- Les articles 302.410 à 302.419 s'appliquent à l'égard d'un aéroport dans les cas suivants :
- a) des avions y sont utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien en application des sous-parties 4 ou 5 de la partie VII;
 - b) des avions y sont utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien en application de la sous-partie 3 de la partie VII et l'exploitant de l'aéroport a décidé de se conformer à ces articles au lieu des articles 302.406 et 302.407.
- 3) En ce qui touche les aéroports décrits au paragraphe (2) ci-dessus, le CRFI est signalé comme suit :
- a) Pour les pistes dont la longueur est supérieure ou égale à 1829 m, la mesure des lectures du CRFI est effectuée, et on en fait la moyenne pour chaque tiers de longueur de la piste dans le compte rendu;
 - b) Pour les pistes dont la longueur est inférieure à 1829 m, le CRFI peut être signalé comme on l'indique au paragraphe (3) (a), ou le CRFI peut être mesuré, et on en fait la moyenne pour la longueur totale de la piste dans le compte rendu.

- 4) Les exigences réglementaires pour signaler un CRFI par tiers (lesquelles sont détaillées aux paragraphes (1) à (3) ci-dessus) et les critères de présentation de rapports sur l'état de la surface des pistes par tiers (lesquels sont détaillés à la section 5.3) sont résumées dans le **Tableau 5**.
- 5) Il n'existe aucun lien réglementaire particulier entre les exigences de signalement de CRFI par tiers et les critères de présentation de rapports sur l'état de la surface des pistes par tiers.

Tableau 5 – Résumé des exigences réglementaires pour signaler un CRFI par tiers et des critères de présentation de rapports sur l'état de la surface des pistes par tiers

<u>CRFI</u> ¹		<u>Conditions de la surface de la piste</u> ²
<u>Doit être déclaré par tiers lorsque :</u>	<u>Peut être déclaré par tiers lorsque :</u>	<u>Signalées par tiers (avec les RWYCC) lorsque :</u>
<p>Des avions sont utilisés à l'aéroport dans le cadre d'un service de transport aérien en application des sous-parties 4 ou 5 de la partie VII;</p> <p>La piste est d'une longueur supérieure ou égale à 1829 m (6000 pi)</p>	<p>Des avions sont utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien en application de la sous-partie 3 de la partie VII et l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome a décidé de se conformer aux articles 302.410 à 302.419 du RAC;</p> <p>La piste est d'une longueur inférieure à 1829 m (6000 pi), et l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome a décidé de signaler par tiers ³</p>	<p>La piste faisant l'objet de l'évaluation est asphaltée;</p> <p>L'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome a décidé de signaler l'état de la piste par tiers; cette décision est prise en consultation avec les exploitants aériens qui utilisent son installation</p>

Remarques :

- 1) Les exigences en matière de signalement du CRFI sont stipulées :
 - a. aux paragraphes 302.402(2)(a) et 302.416(1) du RAC
 - b. au paragraphe 322.416 des Normes d'aéroports — entretien hivernal des aéroports
- 2) Consulter la section 5.3 pour de l'orientation au sujet du signalement par tiers de piste.
- 3) Au moins quatre mesures de CRFI par tiers sont requises pour déclarer le CRFI par tiers de piste. Une longueur de piste minimale de 1 829 m (6 000 pi) est requise pour un signalement par tiers. Toutefois, les pistes d'au moins 914 m (3 000 pi) peuvent présenter un rapport par tiers lorsque les mesures sont prises de chaque côté de l'axe de la piste (en avançant et en reculant). Veuillez consulter la CI 300-005 pour de plus amples renseignements concernant le signalement d'un CRFI.

9.3 Format du signalement d'un CRFI

- 1) Deux formats différents sont utilisés pour signaler un CRFI : un pour le signalement par tiers et un pour le signalement par longueur totale de piste, comme on le démontre dans les exemples suivants :
 - a) Signalement du CRFI par tiers :
ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
CRFI 09 -3C .40/.32/.28 OBS AT 1909131504

CRFI 27 -3C .28/.32/.40 OBS A 1909131504

Remarque:Lorsque le CRFI est déclaré en tiers, chaque extrémité de piste est déclarée (c'est-à-dire 09 et 27)

b) Signalement du CRFI par longueur totale de piste :

ADDN NON-GRF/TALPA INFO:

CRFI 07-25 -3C .25 OBS À 1902141408

- 2) Lors du signalement du CRFI par tiers, il peut arriver qu'on doive signaler un CRFI pour un ou des tiers, mais qu'il ne soit pas requis d'en signaler un pour l'autre ou les autres tiers. Cela peut se produire lorsqu'un ou plusieurs tiers de piste sont secs ou recouverts d'un ou plusieurs contaminants qui ne sont pas propices à un signalement de CRFI. (Les exemples comprennent des pistes qui sont mouillées ou couvertes par de la neige fondante ou de l'eau stagnante.) Dans ce cas, le tiers de piste applicable est indiqué comme « NS » (non signalé) comme l'illustre l'exemple ci-dessous.

INFO ADDN NON-GRF/TALPA :

CRFI 09 -3C .32/.32/.28 OBS À 1909131504

- 3) Il faut inclure la température de l'air en degrés Celsius et l'heure de la mesure au signalement du CRFI.

10.0 Renseignements sur les voies de circulation et les aires de trafic

- 1) Lorsqu'il y a des contaminants sur les voies de circulation et les aires de trafic qui sont « importants du point de vue opérationnel » pour les équipages d'aéronef, l'exploitant de l'aéroport doit inclure ces états dans le compte rendu. Les exploitants d'aéroport devraient aussi signaler ces états.
- 2) Compte tenu de la basse vitesse à laquelle les aéronefs se déplacent dans les voies de circulations et les aires de trafic, l'auteur doit s'assurer d'inclure seulement les renseignements ayant une incidence sur la sécurité et les activités normales, tels que le risque de s'embourber, celui de perdre le contrôle de l'aéronef sur une surface glissante ou celui d'endommager l'aéronef.
- 3) Le cas échéant, il faudrait signaler un seul type de condition à la surface ainsi que l'épaisseur correspondante pour les voies de circulation et les aires de trafic. Il ne faut pas signaler le pourcentage des contaminants.
- 4) Il est important de fournir des renseignements pertinents et concis. Dans la mesure du possible, on recommande d'utiliser des abréviations approuvées.

Remarque: On recommande aux exploitants d'aéroport et d'aérodrome de ne pas fournir trop de renseignements détaillés sur l'état des voies de circulation et des aires de trafic. De tels renseignements peuvent constituer une distraction inutile et nuire aux équipages de conduite puisqu'ils augmentent considérablement la charge de travail des pilotes. Par ailleurs, si les renseignements sont trop détaillés, les équipages de conduite pourraient rater d'autres renseignements essentiels.

- 5) Si des conditions s'appliquent à plusieurs voies de circulation ou aires de trafic, il faut les regrouper. Le terme « TOUTES TWY » (ALL TWY, en anglais) ou « TOUTES APN » (ALL APN, en anglais) peut être utilisé pour décrire les conditions s'appliquant à toutes les voies de circulation ou aux aires de trafic.

- 6) Les renseignements sur les voies de circulation et les aires de trafic peuvent comprendre notamment ce qui suit :
 - a) le type de contaminant et son épaisseur;
 - b) la qualité du frottement (p. ex., « FREINAGE FAIBLE »);
 - c) la présence de congères, d'andains et de bancs de neige;
 - d) la présence d'agents de traitement.
- 7) Exemples :
 - a) RMK: TWY E ET F: 8IN DENEIGE MOUILLÉE
 - b) RMK: TWY B MAUVAISES CONDITIONS DE FREINAGE
 - c) RMK: TWY A BANCS DE NEIGE DE 1FT 6 PO
 - d) RMK: APN II ET III RECOUVERTES DE GLACE, TRAITEMENT CHIMIQUE
 - e) RMK: TOUTES LES TWY 2IN DE NEIGE SÈCHE

11.0 Remarques générales

- 1) Cette section est utilisée pour saisir :
 - a) les activités d'entretien (déblaiement, balayage, etc.);
 - b) tout état inhabituel de contamination comme un emplacement de contaminant qui n'est pas par ailleurs saisi.
- 2) Les exemples comprennent notamment ce qui suit :
 - a) Déblaiement/balayage en cours;
 - b) Conditions changent rapidement

Remarque: Le logiciel de NAV CANADA permettra uniquement l'émission du texte **CONDITION CHANGE RAPIDEMENT** dans le cadre d'un NOTAM RSC. Il ne peut pas être émis comme un NOTAM indépendant.
- 3) Ces remarques doivent être brèves et concises afin que seuls des renseignements importants sur la sécurité soient communiqués.
- 4) La prochaine heure d'observation prévue est incluse dans les remarques générales, le cas échéant.

12.0 Ordre des renseignements signalés sur l'état de la piste

- 1) L'ordre suivant s'applique à la présentation d'un NOTAM RSC complet :
 - a) Les renseignements du NOTAM;
 - b) Les renseignements du RSC, y compris :
 - i) l'indicatif de la piste en service, quand le signalement se fait par tiers (p. ex., RSC 33);
 - ii) l'indicatif de piste complet, quand le signalement se fait par longueur totale (p. ex., RSC 07-25);
 - c) L'état de la surface de chaque piste, selon le cas :

- i) le code d'état de piste pour chaque tiers de piste (le cas échéant),
 - ii) l'état ou les contaminants de la largeur dégagée : pourcentage de couverture, épaisseur (le cas échéant) et état ou type de contaminant, pour chaque tiers de piste (le cas échéant),
 - iii) l'état des pistes sans revêtement et partiellement asphaltées : nivelée, damée, et/ou rayée (le cas échéant),
 - iv) la largeur dégagée (le cas échéant),
 - v) les congères, les andains et/ou les bancs de neige sur la piste (le cas échéant),
 - vi) les états localisés (le cas échéant),
 - vii) les traitements (le cas échéant),
 - viii) l'état de la largeur restante (le cas échéant),
 - ix) les bancs de neige adjacents à la piste (le cas échéant),
 - x) les remarques sur la piste (le cas échéant),
 - xi) l'heure de validité du RSC;
- d) L'en-tête du CRFI : INFO ADDN NON-GRF/TALPA;
 - e) Les mesures du CRFI pour chaque piste, selon le cas;
 - f) L'état de la voie de circulation;
 - g) L'état de l'aire de trafic;
 - h) Les remarques générales, y compris la prochaine heure d'observation prévue (le cas échéant).

13.0 Exigence pour émettre un AMSCR

- 1) Les obligations d'effectuer des inspections des aires de mouvement et de rendre compte de l'état de la surface sont décrites dans :
 - a) La sous-partie 302 du RAC – Entretien hivernal des aéroports;
 - b) La section 322 des Normes d'aéroports — entretien hivernal des aéroports
- 2) Lorsque des contaminants se trouvent sur une aire de mouvement, il faut donner accès comme suit à l'AMSCR pendant les heures d'AMSCR publiées :
 - a) au commencement des heures d'AMSCR publiées;
 - b) au moins une fois toutes les huit heures ou vingt-quatre heures, au besoin, comme le précise la section 14 de la présente CI;
 - c) s'il se produit un changement significatif, comme il est précisé au point (4) ci-dessous;
 - d) après tout incident ou accident dans lequel les conditions hivernales pourraient avoir joué un rôle; et
 - e) dès que la largeur dégagée devient inférieure à la largeur totale de la piste.
- 3) Le signalement de l'état de la surface de la piste devrait continuer jusqu'à ce que la piste ne soit plus contaminée. Quand cette situation se produit, l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome émet un AMSCR indiquant que la piste est mouillée ou sèche, selon le cas.

- 4) Un nouvel AMSCR est également émis lorsqu'un changement significatif survient. On entend par « changement significatif » :
- a) tout changement au RWYCC;
 - b) tout changement de 0,05 ou plus au CRFI;
 - c) un changement du type de contaminant;
 - d) un changement de 20 % ou plus de la couverture des contaminants à signaler;
 - e) un changement de l'épaisseur des contaminants, conformément au Tableau 6;
 - f) tout autre renseignement qui, selon les techniques d'évaluation, est jugé important (p. ex., après l'application ou l'enlèvement de sable ou de produits chimiques, après le déneigement ou le balayage, une variation de l'état découlant d'augmentations ou de diminutions rapides de la température).

Tableau 6 – Changement significatif par type de contaminant

Contaminant	Valeurs valides de l'épaisseur à déclarer (épaisseur minimale ou valeur évaluée)	Changement important
EAU STAGNANTE	1/4IN, puis valeur évaluée	1/8IN
NEIGE FONDANTE	1/8IN, puis valeur évaluée	1/8IN
NEIGE MOUILLÉE	1/8IN, puis valeur évaluée	1/4IN
NEIGE SÈCHE	1/8IN, puis valeur évaluée	3/4IN

Remarques :

- 1) Pour l'EAU STAGNANTE, l'épaisseur minimale à signaler est 1/4 pouce. (Quand l'épaisseur de l'eau est de 1/8IN ou moins, il faut indiquer que la piste est MOUILLÉE.)
 - 2) Pour la NEIGE FONDANTE, la NEIGE MOUILLÉE et la NEIGE SÈCHE, l'épaisseur minimale à signaler est 1/4 pouce.
- 5) L'annexe D propose un exemple de changement significatif pour l'épaisseur d'un contaminant.

14.0 Période de validité

- 1) La période de validité d'un AMSCR ne devrait pas dépasser les heures d'exploitation publiées de l'aéroport, à moins que l'état des surfaces ne fasse l'objet d'une surveillance.
- 2) Pour les aéroports, la période de validité maximale d'un AMSCR est de huit heures.
- 3) Pour les aérodromes qui signalent des RWYCC, la période de validité maximale d'un AMSCR est de huit heures.
- 4) Pour les aérodromes qui ne signalent pas de RWYCC, la période de validité maximale d'un AMSCR est de 24 heures.
- 5) En raison du temps qui s'écoule entre l'exécution d'une inspection de l'état de la surface de la piste et la diffusion du rapport dans un NOTAM RSC, l'heure où prend fin le NOTAM peut dépasser la période de validité de l'AMSCR correspondant. De plus, un NOTAM RSC peut contenir des rapports pour de nombreuses pistes, lesquels peuvent chacun avoir des heures de

signallement différentes. L'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome devrait s'assurer que, pour chaque piste particulière, un nouveau AMSCR est disponible avant l'expiration de l'AMSCR précédent, plutôt que le NOTAM RSC.

15.0 Exemple de compte rendu de l'état d'une piste

- 1) Des exemples de NOTAM RSC avec des notes explicatives sont fournis ci-dessous pour illustrer les situations suivantes :
 - a) Signalement par tiers de piste pour une seule piste;
 - b) Signalement par tiers de piste pour plus d'une piste;
 - c) Signalement par longueur totale de piste pour une seule piste;
 - d) Signalement par longueur totale de piste pour plus d'une piste;
 - e) Signalement d'une ou plusieurs pistes par tiers et d'une ou plusieurs autres pistes par longueur totale de piste;
 - f) Signalement de renseignements supplémentaires comme des états localisés, des bancs de neige, ainsi que des remarques sur la voie de circulation et l'aire de trafic.
- 2) Exemple de NOTAM RSC visant une piste pour laquelle le compte rendu est fait par tiers:

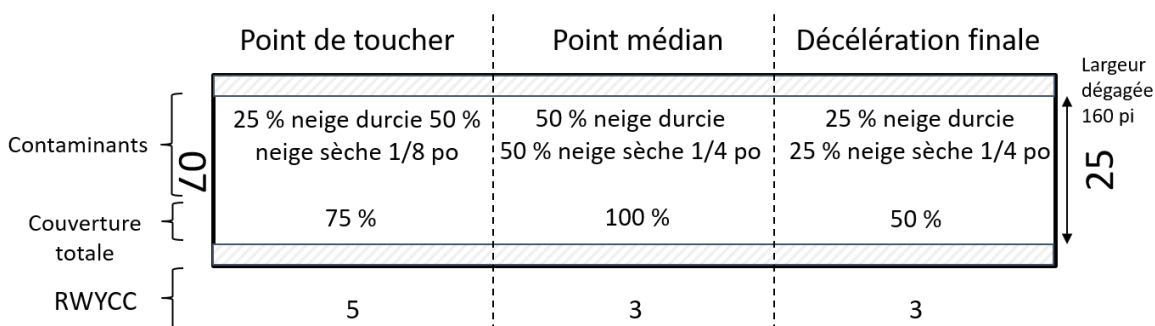


Figure 13 – Exemple d'une piste contaminée pour laquelle le compte rendu est fait par tiers

(B1667/20 NOTAMN

A) CAAA B) YY11141505 C) YY11142305

E) RSC 07 5/3/3 50 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE ET 25 PCT NEIGE DURCIE, 50 PCT NEIGE DURCIE ET 50 PCT 1/4IN NEIGE SÈCHE, 25 PCT NEIGE DURCIE ET 25 PCT 1/4IN NEIGE SÈCHE. LARGEUR DE 160FT. CONGÈRES DE 6IN, 200FT DU SEUIL DE RWY 25. NEIGE DURCIE SUR LA LARGEUR RESTANTE. VALIDE 14 NOV 1457 - 14 NOV 2257.

RSC 25 3/3/5 25 PCT NEIGE DURCIE ET 25 PCT 1/4IN DE NEIGE SÈCHE, 50 PCT NEIGE DURCIE ET 50 PCT 1/4IN DE NEIGE SÈCHE, 50 PCT 1/8IN DE NEIGE SÈCHE ET 25 PCT NEIGE DURCIE. LARGEUR DE 160FT. CONGÈRES DE 6IN, 200FT DU SEUIL DE RWY 25. NEIGE DURCIE SUR LA LARGEUR RESTANTE. VALIDE 14 NOV 1457 - 14 NOV 2257.

INFO ADDN NON-GRF/TALPA :

CRFI 07 -3C .40/.32/.30 OBS AT 2111141457.

CRFI 25 -3C .30/.32/.40 OBS AT 2111141457.

Remarque: Lorsque les renseignements sur l'état de la piste sont déclarés pour chaque tiers de piste, le NOTAM RSC inclura deux comptes rendus, un pour chacun des sens d'une piste (c.-à-d. RSC RWY 07 et RSC RWY 25).

- 3) Exemple de NOTAM RSC visant plus d'une piste pour lesquelles le compte rendu est fait par tiers:

(A1667/20 NOTAMN

A) CAAA B) YY01122330 C) YY01130730

E) RSC 07 3/3/3 50 PCT NEIGE DURCIE, 50 PCT NEIGE DURCIE, 50 PCT NEIGE DURCIE. LARGEUR DE 160FT. SABLE MEUBLE RÉPANDU À 2245. NEIGE DURCIE SUR LA LARGEUR RESTANTE. VALIDE 12 JANV 2316 - 13 JANV 0716.

RSC 25 3/3/3 50 PCT NEIGE DURCIE, 50 PCT NEIGE DURCIE, 50 PCT NEIGE DURCIE. LARGEUR DE 160FT. SABLE MEUBLE RÉPANDU À 2245. NEIGE DURCIE SUR LA LARGEUR RESTANTE. VALIDE 12 JANV 2316 - 13 JANV 0716,

RSC 14 1/1/1 30 PCT GLACE, 30 PCT GLACE, 30 PCT GLACE. TRAITEMENT CHIMIQUE. VALIDE 12 JANV 2326 - 13 JANV 0726.

RSC 32 1/1/1 30 PCT GLACE, 30 PCT GLACE, 30 PCT GLACE. TRAITEMENT CHIMIQUE. VALIDE 12 JANV 2326 - 13 JANV 0726.

INFO ADDN NON-GRF/TALPA :

CRFI RWY 07 -3C .40/.32/.30 OBS AT 2101122304

CRFI RWY 07 -3C .30/.32/.40 OBS AT 2101122304

CRFI RWY 14 -3C .20/.18/.22 OBS AT 2101122304

CRFI RWY 14 -3C .22/.18/.20 OBS AT 2101122304

Remarques :

- 1) Lors du signalement par tiers où deux pistes ou plus sont incluses dans un NOTAM RSC, le RSC est indiqué par ordre croissant en commençant par l'indicatif de piste le plus bas suivi immédiatement par le sens de la piste inverse correspondante (p. ex., RSC 07; RSC 25; RSC 14 et RSC 32).
 - 2) Lorsque des pistes parallèles sont signalées, l'ordre croissant commence par la piste de gauche dont l'indicatif de piste est le plus bas (RSC 05; RSC 23; RSC 06L; RSC 24R, RSC 06R; RSC 24L; RSC 15L; RSC 33R; RSC 15R et RSC 33L).
 - 3) Le compte rendu pour chaque piste sera séparé par une ligne (saut de ligne) pour s'assurer que les renseignements sont présentés clairement.
 - 4) Lorsqu'on inclut les CRFI pour deux pistes ou plus dans un NOTAM RSC, le même format que celui qui est décrit ci-dessus s'applique, sauf qu'il n'y a pas de séparation par une ligne (saut de ligne) entre les renseignements sur le CRFI de la piste.
- 4) Exemple de NOTAM RSC lors d'un signalement par longueur totale pour une piste :

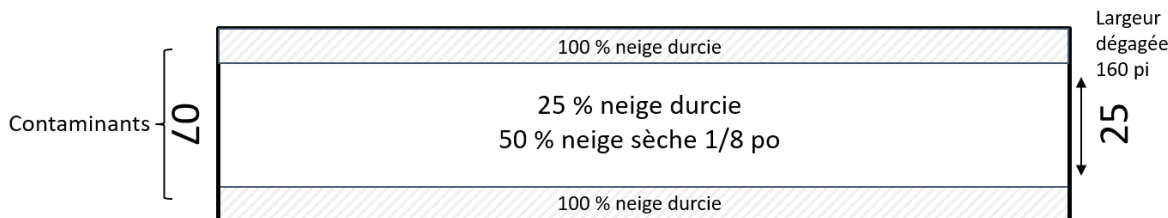


Figure 14 – Exemple d'une piste contaminée pour laquelle le compte rendu n'est pas fait par tiers

C1667/20 NOTAMN
 A) CAAA B) YY01120025 C) YY01120825
 E)RSC 07/25 50 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE ET 25 PCT NEIGE DURCIE.
 LARGEUR DE 160FT. NEIGE DURCIE SUR LA LARGEUR RESTANTE. VALIDE 12
 JANV 0016 - 12 JANV 0816
 INFO ADDN NON-GRF/TALPA :
 CRFI RWY 07-25 -3C .40 OBS AT 2201120008.

Remarque:Lorsque les renseignements sur l'état de la piste sont déclarés pour toute la longueur de la piste (c.-à-d. non par tiers de piste), le NOTAM fournira un seul compte rendu pour les pistes jumelées, conformément à la pratique antérieure (p. ex., RSC RWY 07-25).

5) Exemple de NOTAM RSC lorsque le compte rendu est fait par longueur totale pour plus d'une piste :

(A1667/20 NOTAMN
 A) CAAA B) YY02141500 C) YY02142300
 E)RSC 04-22 50 PCT 1/4IN NEIGE SÈCHE ET 25 PCT 1IN NEIGE SÈCHE
 SUR NEIGE DURCIE. LARGEUR DE 150FT. CONGÈRES DE 3IN, 50FT AU SUD-
 EST DE L'AXE. PLAQUES DE GLACE 1200FT DU SEUIL DE RWY 22. SABLE
 MEUBLE RÉPANDU À 1400. NEIGE DURCIE SUR LA LARGEUR RESTANTE.
 BANCS DE NEIGE DE 3FT, 5FT A L'EXTÉRIEUR DU BORD DE LA RWY AU
 SUD-EST ET AU NORD-OUEST. VALIDE 14 FÉVR 1436 - 14 FÉVR 2236.
 RSC 12/30 50 PCT 1/2IN NEIGE MOUILLÉE ET 40 PCT 1/2IN NEIGE
 FONDANTE LARGEUR DE 150FT DÉCALÉ AU SUD-OUEST. ANDAINS DE 8IN AU
 BORD DE LA RWY. TRAITEMENT CHIMIQUE À 1425. 3IN DE NEIGE FONDANTE
 SUR LA LARGEUR RESTANTE, BANCS DE NEIGE DE 2FT, 8FT À L'EXTÉRIEUR
 DU BORD DE LA RWY AU SUD-OUEST ET AU NORD-EST. VALIDE 14 FÉVR
 1443 - 14 FÉVR 2243.
 INFO ADDN NON-GRF/TALPA :
 CRFI RWY 04-22 -3C .32 OBS AT 2202141437.
 CRFI RWY 12-30 -3C .24 OBS AT 2202141456.

Remarques :

- 1) Lors d'un compte rendu par longueur totale de piste où deux pistes ou plus sont incluses dans un NOTAM RSC, les renseignements de RSC sont indiqués par ordre croissant en commençant par l'indicatif de piste le plus bas (p. ex., RSC 04-22 et RSC 12-30).

- 2) Lors d'un compte rendu pour des pistes parallèles, l'ordre croissant commence par la piste de gauche dont l'indicatif de piste est le plus bas (p. ex., RSC 05-23; RSC 06L-24R; RSC 06R-24L; RSC 15L-33R et RSC 15R-33L).
 - 3) Le compte rendu pour chaque piste sera séparé par une ligne (saut de ligne) pour s'assurer que les renseignements sont présentés clairement. Tous les renseignements de RSC sont présentés avant d'afficher les renseignements du CRFI.
 - 4) Lorsqu'on inclut les CRFI pour deux pistes ou plus dans un NOTAM RSC, le même format que celui qui est décrit ci-dessus s'applique, sauf qu'il n'y a pas de séparation par une ligne (saut de ligne) entre les renseignements sur le CRFI de la piste.
 - 5) Aux aérodromes comprenant de multiples pistes, si une piste est répertoriée dans le Supplément de vol – Canada comme n'étant pas entretenue durant l'hiver, cette piste ne doit pas être incluse dans le compte rendu de RSC.6)
- 6) Exemple de NOTAM RSC lorsque le compte rendu est fait pour une ou plusieurs pistes par tiers et une ou plusieurs pistes par longueur totale :

(S1017/20 NOTAMN

A) CAAA B) YY01051000 C) YY01051800

E) RSC 02/20 60 PCT 1/4IN NEIGE SÈCHE. LARGEUR DE 70FT. LARGEUR RESTANTE 1/4IN NEIGE SÈCHE SUR NEIGE DURCIE. VALIDE 05 JANV 0945 - 05 JANV 1745.

RSC 06 3/3/3 30 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE, 50 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE, 40 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE. LARGEUR DE 175FT. TRAITEMENT CHIMIQUE À HHMM. 1/4IN NEIGE SÈCHE SUR NEIGE DURCIE SUR LA LARGEUR RESTANTE. DÉCLASSEMENT DU RWYCC, MARQUES DE PISTE MASQUÉES. VALIDE 05 JANV 0900 - 05 JANV 1700.

RSC 24 3/3/3 40 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE, 50 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE, 30 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE. LARGEUR DE 175FT. TRAITEMENT CHIMIQUE À HHMM. 1/4IN NEIGE SÈCHE SUR NEIGE DURCIE SUR LA LARGEUR RESTANTE. DÉCLASSEMENT DU RWYCC, MARQUES DE PISTE MASQUÉES. VALIDE 05 JANV 0900 - 05 JANV 1700.

RSC 16 5/5/5 30 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE, 30 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE, 30 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE. LARGEUR DE 190FT. TRAITEMENT CHIMIQUE À HHMM. 1/4IN NEIGE SÈCHE SUR NEIGE DURCIE SUR LA LARGEUR RESTANTE. VALIDE 05 JANV 0830 - 05 JANV 1630.

RSC 34 5/5/5 30 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE, 30 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE, 30 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE. LARGEUR DE 190FT. TRAITEMENT CHIMIQUE À HHMM. 1/4IN NEIGE SÈCHE SUR NEIGE DURCIE SUR LA LARGEUR RESTANTE. VALIDE 05 JANV 0830 - 05 JANV 1630.

INFO ADDN NON-GRF/TALPA:

CRFI 02-20 -8C .30 OBS AT 2201050945.
CRFI 06 -8C .32/.33/.30 OBS AT 2201050900.
CRFI 24 -8C .30/.33/.32 OBS AT 2201050900.
CRFI 16 -8C .39/.40/.40 OBS AT 2201050830.
CRFI 34 -8C .40/.40/.39 OBS AT 2201050830.

Remarque:Lorsque le compte rendu est fait pour une ou plusieurs pistes par tiers et pour d'autres pistes par longueur totale où deux pistes ou plus sont incluses dans un NOTAM RSC, le RSC est indiqué par ordre croissant en commençant par l'indicatif de piste le plus bas suivi immédiatement par le sens de la piste inverse correspondante pour les pistes signalées par tiers (p. ex., RSC 02-20; RSC 06; RSC 24; RSC 16 et RSC 34).

- 7) Exemple de NOTAM RSC avec des renseignements supplémentaires, y compris des congères, des états localisés, ainsi que des remarques sur la voie de circulation et l'aire de trafic.

(A1667/20 NOTAMN

A) CXXX B) YY02141500 C) YY02142300

E) RSC 04 5/3/3 50 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE ET 20 PCT NEIGE DURCIE, 40 PCT 1/4IN NEIGE SÈCHE, 25 PCT NEIGE DURCIE ET 25 PCT 1IN NEIGE SÈCHE SUR NEIGE DURCIE. LARGEUR DE 150FT. CONGÈRES DE 3IN, À 50FT DE L'AXE AU SUD-EST. PLAQUES DE GLACE À 1200FT DU SEUIL DE LA RWY 22. SABLE MEUBLE RÉPANDU À 1400. NEIGE DURCIE SUR LA LARGEUR RESTANTE. BANCS DE NEIGE DE 3FT, 5FT À L'EXTÉRIEUR DU BORD DE PISTE AU SUD-EST ET AU NORD-OUEST. VALIDE 14 FÉVR 1436 - 14 FÉVR 2236.

RSC 22 3/3/5 25 PCT NEIGE DURCIE ET 25 PCT 1IN NEIGE SÈCHE SUR NEIGE COMACTÉE, 40 PCT 1/4IN NEIGE SÈCHE, 50 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE ET 20 PCT NEIGE DURCIE. LARGEUR DE 150FT. CONGÈRES DE 3IN, À 50FT DE L'AXE AU SUD-EAST. PLAQUES DE GLACE À 1200FT DU SEUIL DE LA RWY 22. SABLE MEUBLE RÉPANDU À 1400. NEIGE DURCIE SUR LA LARGEUR RESTANTE. BANCS DE NEIGE DE 3FT, 5FT À L'EXTÉRIEUR DU BORD DE PISTE AU DUS-EST ET AU NORD-OUEST. VALIDE 14 FÉVR 1436 - 14 FÉVR 2236.

RSC 12 3/2/2 50 PCT 1/2IN DE NEIGE MOUILLÉE, 40 PCT 1/2IN NEIGE FONDANTE ET 30 PCT 1/2IN NEIGE MOUILLÉE, 50 PCT 1/2IN NEIGE FONDANTE. LARGEUR DE 150FT DÉCALÉ AU SUD-OUEST. ANDAINS DE 8IN SUR LE BORD DE PISTE. TRAITEMENT CHIMIQUE À 1425. 3IN DE NEIGE MOUILLÉE SUR LA LARGEUR RESTANTE. BANCS DE NEIGE DE 2FT, 8FT À L'EXTÉRIEUR DU BORD DE PISTE AU SUD-OUEST ET AU NORD-EST. VALIDE 14 FÉVR 1443 - 14 FÉVR 2243.

RSC 30 2/2/3 50 PCT 1/2IN NEIGE FONDANTE, 40 PCT 1/2IN NEIGE FONDANTE ET 30 PCT 1/2IN NEIGE MOUILLÉE, 50 PCT 1/2IN NEIGE MOUILLÉE. LARGEUR DE 150FT DÉCALÉ AU SUD-OUEST. ANDAINS DE 8IN SUR LE BORD DE PISTE. TRAITEMENT CHIMIQUE À 1425. 3IN DE NEIGE MOUILLÉE SUR LA LARGEUR RESTANTE. BANCS DE NEIGE DE 2FT, 8FT À L'EXTÉRIEUR DU BORD DE PISTE AU SUD-OUEST ET AU NORD-EST. VALIDE 14 FÉVR 1443 - 14 FÉVR 2243.

INFO ADDN NON-GRF/TALPA:

CRFI 04 -3C .40/.32/.30 OBS AT 2202141437.

CRFI 22 -3C .30/.32/.40 OBS AT 2202141437.

CRFI 12 -3C .32/.22/.24 OBS AT 2202141456.

CRFI 30 -3C .24/.22/.24 OBS AT 2202141456.

RMK: PLAQUES DE GLACE SUR TWY A, TRAITEMENT CHIMIQUE. TWY B, C, D, E 100 PCT NEIGE DURCIE, BANCS DE NEIGE DE 2FT. 2IN NEIGE MOUILLÉE SUR TWY F ET G, SABLE MEUBLE RÉPANDU. MAUVAISES CONDITIONS DE FREINAGE SUR TWY H.

RMK: PLAQUES DE GLACE SUR TOUTE L'APN, TRAITEMENT CHIMIQUE. 1IN DE NEIGE MOUILLÉE SUR L'APN I.

RMK: DÉNEIGEMENT/BALAYAGE EN COURS.

16.0 Conclusion

- 1) On s'attend à ce que NAV CANADA adopte progressivement le format mondial de notification (GRF) en prévision de l'hiver 2020-2021. NAV CANADA informera les exploitants d'aéroports ou d'aérodromes à mesure que nouveau logiciel pourra être mis à leur disposition.
- 2) Quand le logiciel canadien du GRF pourra être utilisé et que les exploitants d'aéroports ou d'aérodromes souhaiteront utiliser un formulaire pour préparer les données à entrer dans le logiciel du GRF, TCAC recommandera à ces exploitants de se servir de la nouvelle version canadienne de la nouvelle version du formulaire AMSCR du nouveau GRF Canadien.
- 3) Le nouveau formulaire de l'AMSCR est conçu de façon à tenir compte du processus de saisie du GRF et il pourrait être adapté selon les circonstances propres à chaque aéroport, en consultation avec NAV CANADA.
- 4) L'annexe E contient des renseignements sur la formation.

17.0 Gestion de l'information

- 1) Sans objet.

18.0 Historique du document

- 1) CI 300-019 Édition 01, SGDDI 14392238 (F) 14249495 (E), daté le 2019-07-31 – Format GRF (pour Global Reporting Format) pour la présentation de rapports sur l'état de la surface des pistes

19.0 Contactez-nous

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez contacter :

<http://www.tc.gc.ca/fra/regions.htm>

Nous invitons toute proposition de modification au présent document. Veuillez soumettre vos commentaires à :

Centre de communications de l'Aviation civile

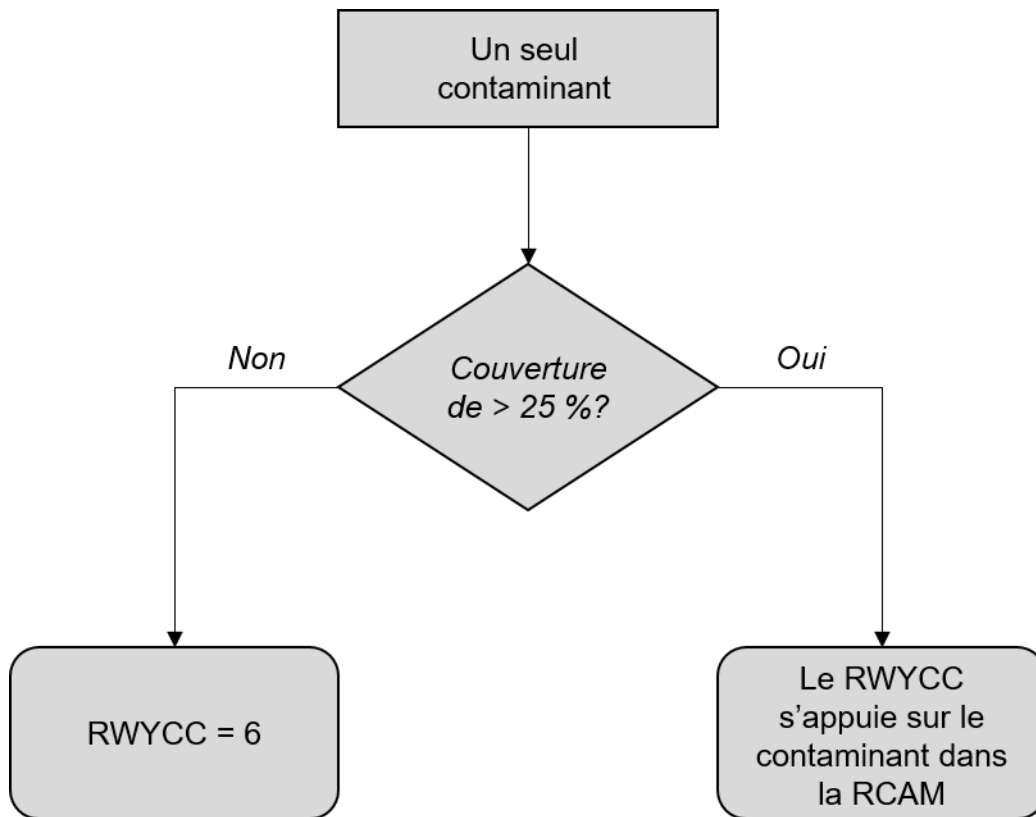
Téléphone : 1-800-305-2059

Courriel : services@tc.gc.ca

Document original signé par

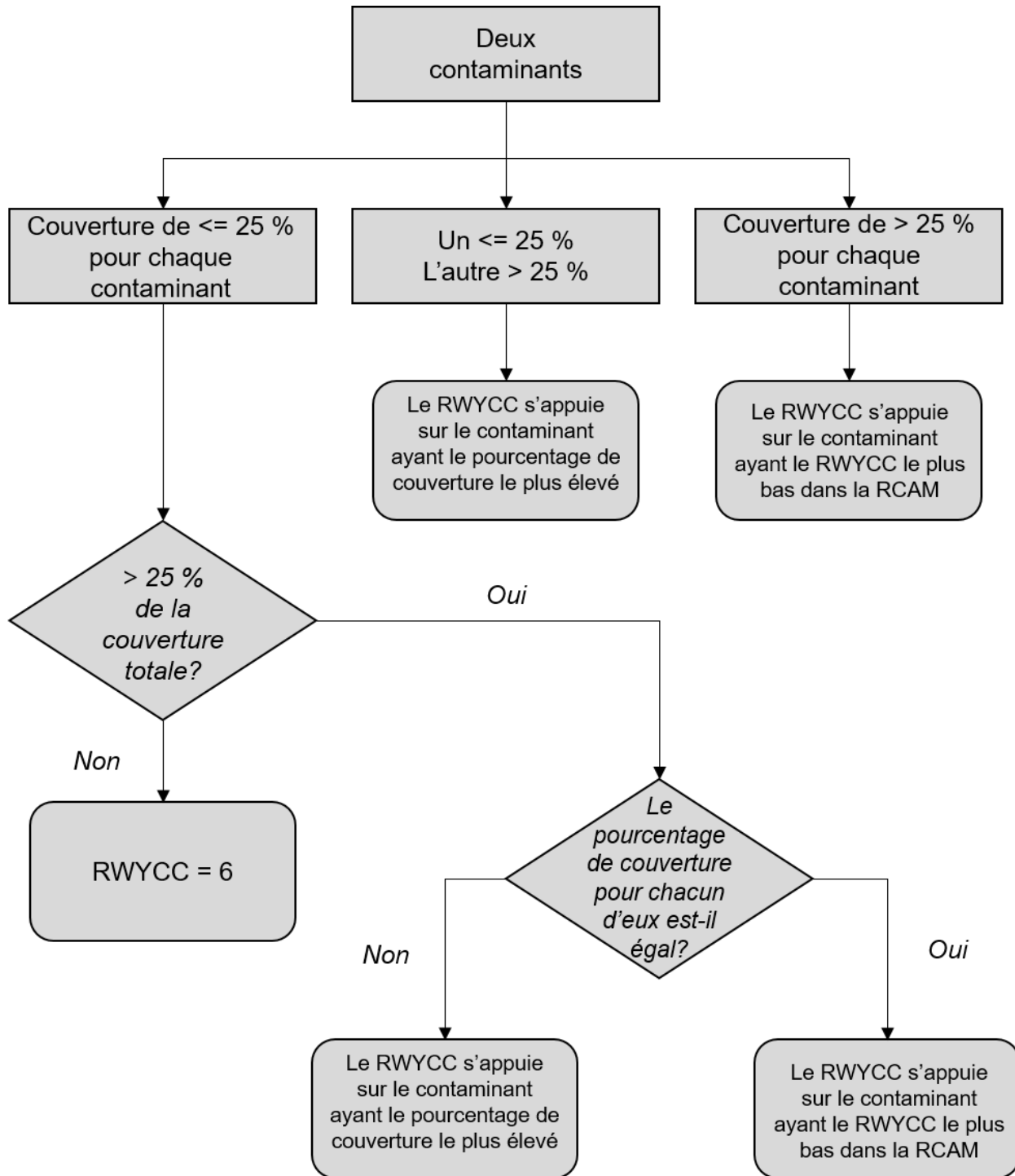
Félix Meunier
Directeur, Direction des normes
Aviation civile

Annexe A – RWYCC préliminaire processus décisionnel pour un contaminant unique



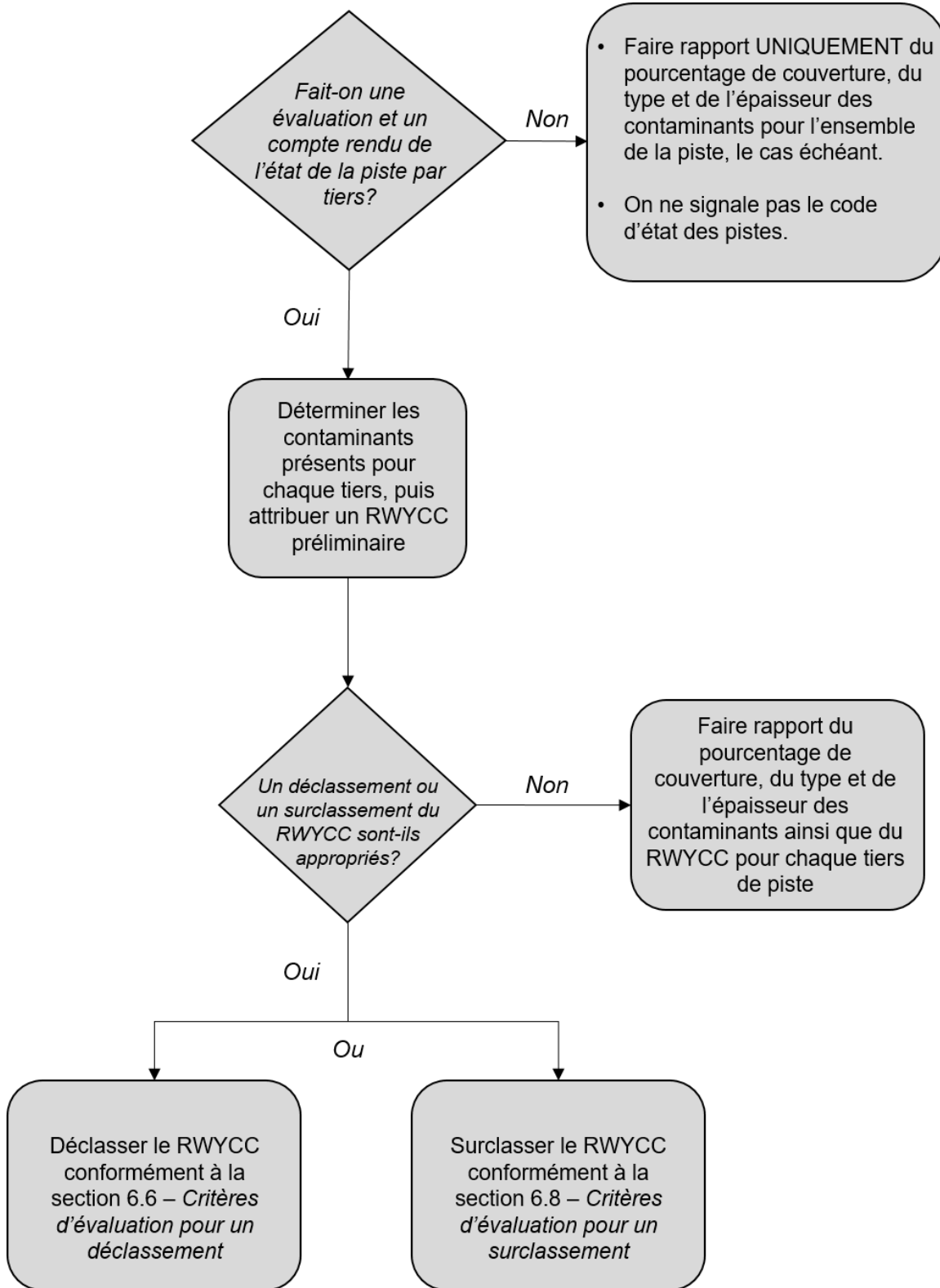
Remarque: Veuillez consulter l'annexe C afin de connaître le processus entier pour établir le RWYCC (y compris le surclassement/le déclassement au besoin).

Annexe B – RWYCC préliminaire processus décisionnel pour contaminants multiples



Remarque: Veuillez consulter l'annexe C afin de connaître le processus entier pour établir le RWYCC (y compris le surclassement/le déclassement au besoin).

Annexe C — processus complet d'établissement du RWYCC



Annexe D — exemple de changement significatif

- 1) Dans l'exemple qui suit, on évalue qu'une piste est contaminée par 1/8IN DE NEIGE SÈCHE. Après l'évaluation initiale de l'état de la piste, on produit un **premier AMSCR**. Ce premier compte rendu est le suivant :

5/5/5 100 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE, 100 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE, 100 PCT 1/8IN NEIGE SÈCHE.

Remarque : L'exemple ne présente pas la chaîne complète de renseignements.

- 2) Des précipitations continues rendent nécessaire la production d'un nouveau compte rendu de l'état de la piste, puisqu'une évaluation ultérieure indique une modification du code d'état de piste. On produit donc un **deuxième AMSCR** :

3/3/3 100 PCT 1/4IN NEIGE SÈCHE, 100 PCT 1/4IN NEIGE SÈCHE, 100 PCT 1/4IN NEIGE SÈCHE.

- 3) Les précipitations se poursuivent, et une autre évaluation révèle que l'épaisseur des précipitations a augmenté de 1/4IN à 1/2IN sur toute la longueur de la piste. Un nouvel AMSCR **n'est toutefois pas** nécessaire, puisque l'épaisseur observée est inférieure au seuil de changement significatif de 3/4IN pour la NEIGE SÈCHE.

- 4) Une évaluation finale des précipitations révèle que l'épaisseur a atteint 1IN. Un nouveau compte rendu sur l'état de la piste est requis parce que la variation de l'épaisseur par rapport au dernier compte rendu (**deuxième AMSCR**), c'est-à-dire le passage de 1/4IN à 1IN, a atteint ou dépassé le seuil de changement de 3/4IN pour la NEIGE SÈCHE. On crée donc un **troisième AMSCR** :

3/3/3 100 PCT 1IN NEIGE SÈCHE, 100 PCT 1IN NEIGE SÈCHE, 100 PCT 1IN NEIGE SÈCHE.

Annexe E — formation

E.1 Contexte

- 1) Il revient aux exploitants d'aéroports et d'aérodromes de s'assurer que leur personnel est adéquatement formé pour s'acquitter de ses tâches. Cela se reflète dans l'alinéa 107.03d) du RAC, « Système de gestion de la sécurité » :

« Le système de gestion de la sécurité doit comprendre [...] un processus qui fait en sorte que le personnel soit formé et compétent pour exercer ses fonctions. »

- 2) On recommande aux exploitants d'aéroports et d'aérodromes d'élaborer un programme de formation pour tout le personnel qui évaluera et rendra compte de l'état des pistes. Ce programme de formation devrait comprendre :

- a) une formation initiale;
- b) une formation annuelle récurrente.

E.2 Formation initiale

- 1) Aux fins de la formation initiale, les exploitants d'aéroports et d'aérodromes devraient :

- a) utiliser les renseignements de la présente CI pour élaborer et tenir une formation qui comprend :
 - i) un examen des concepts théoriques;
 - ii) des exercices pratiques;

Remarque: La formation axée sur des scénarios, qui permet au personnel d'aéroport et d'aérodrome de s'exercer à rendre compte des états des diverses conditions, est considérée comme étant particulièrement efficace.

Remarque : Un examen écrit est recommandé.

- b) tenir des registres de la formation suivie pendant toute la durée d'emploi des participants.
- 2) La formation initiale devrait notamment comprendre un examen des sujets suivants :

- a) le contexte (section 3.0 de la présente CI) :

Remarque : Cette section vise à aider les participants à comprendre :

- i) l'importance de rendre compte de l'état de la surface d'une piste avec exactitude et en temps opportun;
- ii) l'utilité de ces renseignements pour les équipages de conduite.
- b) la mise en œuvre du format GRF au Canada (section 4 de la présente CI);
- c) les critères de signalement du compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (AMSCR) (section 5 de la présente CI);
- d) la matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) (section 6 du présent CI);
- e) le processus d'établissement du RWYCC (section 7 de la présente CI);
- f) les autres renseignements signalés sur l'état de la piste (section 8 de la présente CI);
- g) les renseignements additionnels non liés au GRF ou à la TALPA (section 9 de la présente CI);
- h) les renseignements sur les voies de circulation et les aires de trafic (section 10 de la présente CI);

- i) les remarques générales (section 11 de la présente CI);
- j) l'ordre des renseignements signalés sur l'état de la piste (section 12 de la présente CI);
- k) exigences pour émettre un nouvel AMSCR/changement significatif (section 13 de la présente CI);
- l) la période de validité (section 14 de la présente CI);
- m) un exemple de compte rendu de l'état de la piste (section 15 de la présente CI).

E.3 Formation annuelle récurrente

- 1) Aux fins de la formation annuelle récurrente, les exploitants d'aéroport et d'aérodrome devraient :
 - a) utiliser les renseignements de la présente CI pour élaborer et tenir une formation destinée à leur personnel :
 - i) qui se concentre principalement sur les aspects pratiques de l'évaluation de l'état des pistes et du signalement;
 - ii) qui intègre les « leçons apprises » des activités de la ou des années précédentes;

Remarque 1: Un examen écrit est recommandé.

Remarque 2: La formation annuelle récurrente devrait, de préférence, se tenir à l'automne afin que le personnel puisse la terminer en vue de la saison hivernale à venir.

- b) tenir des registres de la formation suivie pendant toute la durée d'emploi des participants.