



ICAO

Vingt-Deuxième Réunion du Groupe Régional AFI de Planification et de Mise en œuvre (APIRG / 22)

(Accra, Ghana, 29 juillet - 2 août 2019)

Point 4 de l'ordre du jour : Autres Questions relatives à la Navigation Aérienne 4.5 Activités Régionales et Interrégionales

ETAT DES PISTES : EVALUATION ET COMMUNICATION DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES (GRF) (Note présentée par l'Afrique du Sud)

SOMMAIRE

La présente note de travail vise à attirer l'attention des États membres sur l'urgence et la nécessité d'assurer la mise en œuvre du nouveau format de rapport de l'état de surface des pistes (GRF) par les États avant novembre 2020 et d'élaborer un cadre de mise en œuvre au niveau national.

La suite à donner par la réunion se trouve au paragraphe 3.

<i>Objectifs Stratégiques</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques A, B et C
-------------------------------	--

1. INTRODUCTION

- 1.1 Selon les données ISTARS de l'OACI, les accidents et incidents liés à la sécurité des pistes sont la principale catégorie de risques liés à la sécurité de l'aviation, avec 59 accidents signalés en 2016, dont plus de la moitié étaient dus à des sorties de piste.
- 1.2 Une sortie de piste est définie comme une « Situation se produisant lorsqu'un avion sort entièrement ou partiellement, de façon non intentionnelle, de la piste en usage lors du décollage, de la course à l'atterrissage, ou de manœuvres ». L'un des principaux facteurs concerne les conditions météorologiques défavorables ayant comme résultat la contamination de la surface de la piste par la neige, la glace, la boue ou l'eau, pouvant avoir un impact négatif sur le freinage, l'accélération ou la contrôlabilité d'un aéronef.

2. ANALYSE

- 2.1 Afin d'atténuer le risque d'excursion, l'OACI a conçu une méthodologie harmonisée d'évaluation et de report de l'état de surface des pistes. Cette nouvelle méthodologie, connue sous le nom de « Global Reporting Format (GRF) », assure une évaluation et un report harmonisés de l'état de surface des pistes et une évaluation parallèle améliorée de l'équipage, des performances de décollage et d'atterrissage,
- 2.2 La conception de cette nouvelle méthodologie a conduit à l'amendement des annexes 3, 6 (parties 1 et 2), 8, 14 (volume I), 15 et des PANS-Aérodromes, ATM et AIM. Ces amendements ont été adoptés par le Conseil de l'OACI en février 2016 lors de sa 207^{ème} session, après consultation avec les États et les organisations internationales, et seront mises en application à partir du 5 novembre 2020.
- 2.3 Le Symposium organisé en mars 2019 à Montréal (Canada) avait pour objectif de sensibiliser les États au nouveau format de report de l'état de surface des pistes. À la suite du symposium et pour aider les États dans la mise en œuvre en œuvre du GRF, des séminaires régionaux sont prévus dans chaque région, dont quatre dans la région AFI.
- 2.4 Le premier séminaire régional s'est tenu en juillet 2019 à Dakar (Sénégal). Il sera suivi par Nairobi (Kenya) en août, Accra (Ghana) en octobre et Johannesburg (Afrique du Sud) en novembre 2019. Les séminaires ont pour objectif de préparer les États et l'industrie avant le 5 novembre 2020, sur la nouvelle méthodologie d'évaluation et de report de l'état de surface des pistes.
- 2.5 Le GRF consiste pour les exploitants d'aérodrome à évaluer rapidement et correctement les conditions de la surface des pistes, qu'ils soient exposés aux conditions de piste mouillée, à la neige, à la neige fondante, au verglas ou au gel, y compris aux conditions météorologiques changeantes telles que celles rencontrées en hiver ou en climat tropical..
- 2.6 Ces informations seront toutes transmises de l'exploitant de l'aérodrome aux pilotes, par l'intermédiaire du contrôle de la circulation aérienne (ATS) ou de l'AIS en tant que SNOWTAM. Si les conditions de la piste ont changé, les pilotes renverront également les conditions sur la base de leurs propres évaluations des performances de l'aéronef à l'ATC, qui en informera l'aérodrome et l'AIS suivants, pour qu'ils apportent les ajustements nécessaires en conséquence..
- 2.7 Les pilotes évalueront les rapports et détermineront les performances de leur aéronef en corrélant un code unique avec les données de performance fournies par le constructeur de l'aéronef. Cela aide les pilotes à effectuer correctement leurs calculs de performances d'atterrissage et de décollage sur les pistes mouillées ou contaminées. Les pilotes pourront également signaler leurs propres observations sur l'état des pistes, confirmant ainsi le rapport d'évaluation initial ou alertant sur l'évolution des conditions.

- 2.8 Les Contrôleurs de la Circulation Aérienne devront comprendre les informations de la même manière que l'exploitant de l'aérodrome. Lorsque les informations sont fournies aux pilotes, cela doit être logique ; les expéditeurs qui fournissent les informations sur la route aux pilotes, y compris les informations sur les aéroports de destination, devront aussi les comprendre.
- 2.9 Cette information ne sera pas connue du secteur de l'aviation et des parties prenantes sans campagnes de sensibilisation qui devraient viser toutes les personnes concernées..
- 2.10 Le Nouveau Format de Reportage aura une incidence sur les Règlements et Documents d'orientation de l'Etat, ainsi que sur les procédures relatives aux Aéroports, à la Gestion du Trafic Aérien, aux AIS et aux exploitants d'aéronefs.
- 2.11 Il est donc important que les États veillent à ce que le secteur aéronautique soit bien formé pour assurer une mise en œuvre harmonisée.

3. SUITE A DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Demander aux États de faire parvenir les lettres d'invitation aux séminaires à toutes les personnes concernées, y compris, les autorités de l'aviation civile, les exploitants d'aérodrome, les exploitants d'aéronefs, les prestataires de services de navigation aérienne, les prestataires de services d'information aéronautique et l'industrie aérospatiale pour assurer participation effective.
- b) Demander aux États d'organiser des forums nationaux pour assurer la mise en œuvre intégrale du GRF.
- c) Demander à l'APIRG de créer des équipes de projet comprenant les Bureaux Régionaux de l'OACI et des Experts des États Membres, afin de former et de sensibiliser les États et l'Industrie sur cette Nouvelle Méthodologie.

-FIN-