



Aspects ATC et AIS

Nika Meheza MANZI

*Expert régional – Aérodomes et aides au sol
OACI - Bureau Afrique occidentale et centrale*

Septembre 2020





Sommaire

- Responsabilités des parties prenantes
- Diffusion de l'information



Responsabilités des parties prenantes

- **Exploitants d'aérodromes:** évaluer les conditions de surface des pistes, y compris les contaminants, pour chaque tiers de piste et les reporter au moyen d'un rapport uniforme sur l'état des pistes (RCR)
- **Services de circulation aérienne (ATS):** transmettre les informations reçues via le RCR et / ou les comptes rendus spéciaux en vol (AIREP) aux utilisateurs finaux (communications vocales, ATIS, CPDLC)
- **Services de l'information aeronautique (AIS):** fournir les informations reçues dans le RCR aux utilisateurs finaux (SNOWTAM)
- **Opérateurs aériens:** utiliser les informations conjointement avec les données de performances fournies par les constructeurs d'aéronefs pour déterminer si les opérations d'atterrissage ou de décollage peuvent être effectuées en toute sécurité et fournir des comptes rendus spéciaux de vol (AIREP) sur les actions de freinage sur piste
- **Constructeurs d'avions:** fournir les données de performance nécessaires dans le manuel de vol de l'avion

Diffusion de l'information

- **A travers les services ATS et AIS :** lorsque la piste est entièrement ou partiellement contaminée par de l'**eau stagnante**, de la neige, de la neige fondante, de la glace ou du gel, ou qu'elle est mouillée en raison de l'enlèvement ou du traitement de la neige, de la neige fondante, de la glace ou du gel.
- **Uniquement à travers l'ATS :** lorsque la piste est mouillée, non associée à la présence d'eau stagnante, de neige, de neige fondante, de glace ou de gel





Moyens de communication

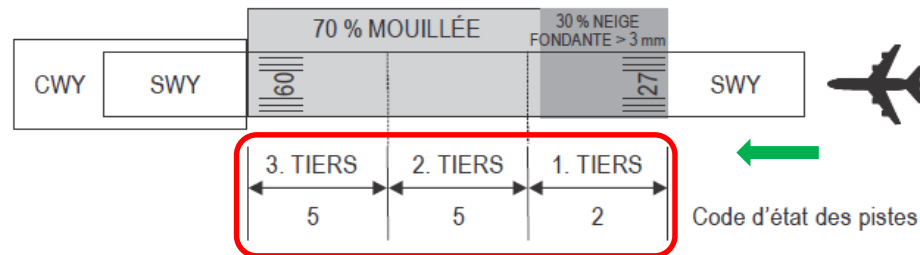
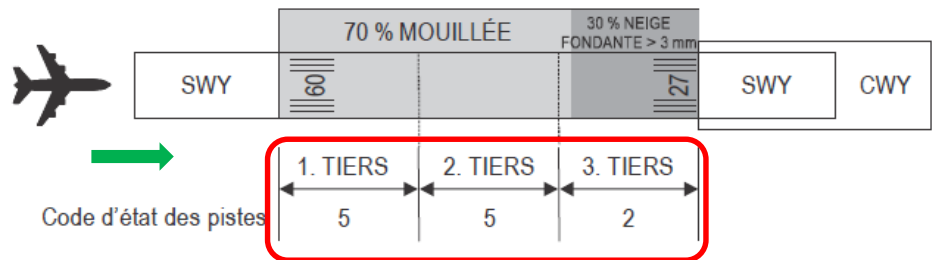
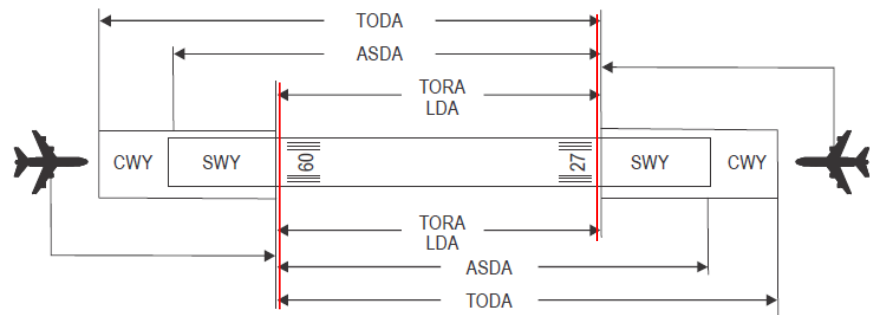
Les moyens de communication sont:

- ATC et ATIS
- SNOWTAM



Communication du RWYCC de ATS au Pilote

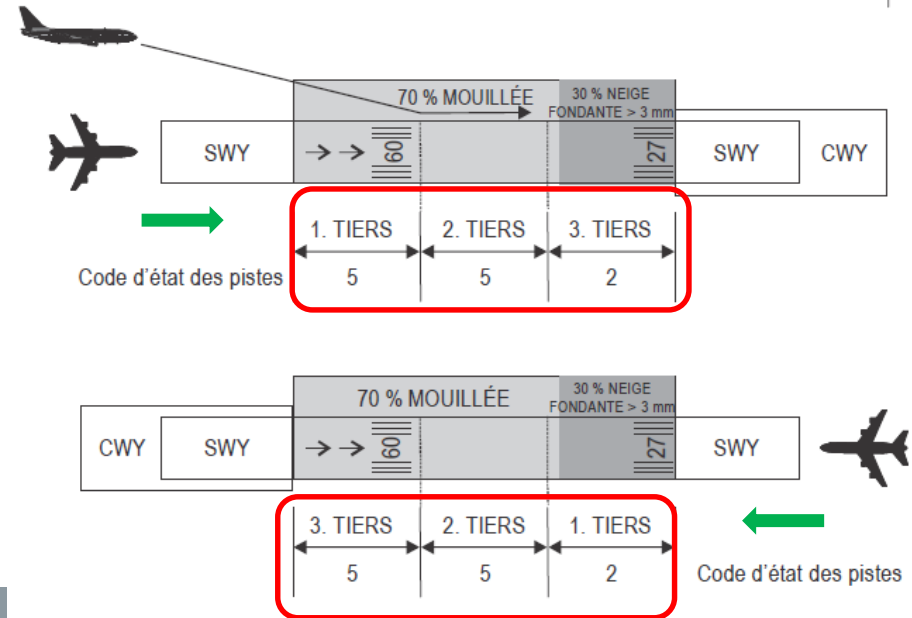
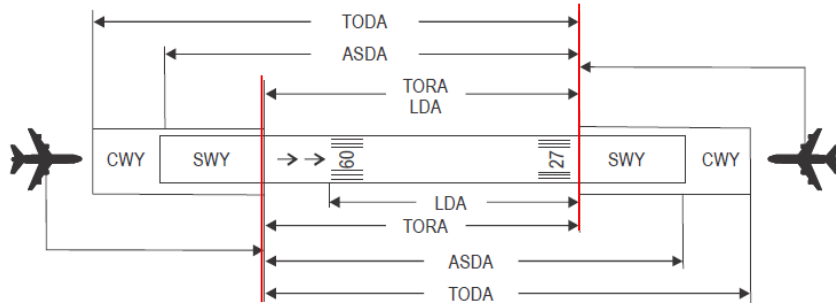
Code d'état des pistes communiqué par l'ATS à l'équipage de conduite pour les tiers de piste





Communication du RWYCC de ATS au Pilote

Code d'état des pistes par tiers de piste communiqué par l'ATS à l'équipage de conduite pour une piste avec seuil décalé



Communication du Pilote à l'ATS

- Le pilote commandant de bord produira **un compte rendu en vol (AIREP) consultatif sur l'efficacité du freinage sur la piste** quand le freinage n'est pas aussi efficace que ce qui a été signalé.
- *Lorsqu'elles reçoivent des comptes rendus en vol (AIREP) par voie de communications vocales concernant des actions de freinage rencontrées qui ne sont pas aussi bonnes que celles qui ont été signalées, les unités ATS doivent les transmettre sans délai à l'exploitant de l'aérodrome concerné.*





ATIS

Outre les informations opérationnelles et météorologiques normales, les informations suivantes doivent être mentionnées sur l'état des pistes chaque fois que la piste n'est pas sèche (RWYCC 6)

Section des performances

- piste opérationnelle utilisée au moment de la diffusion;
- code RWYCC pour la piste en service, sur chaque tiers de piste dans le sens des opérations;
- description de l'état, couverture et profondeur (pour les contaminants non solides);
- largeur de la piste en service à laquelle s'applique le code RWYCC, si elle est réduite par rapport à la largeur publiée;
- longueur disponible, si elle est réduite par rapport à la longueur publiée;

Section conscience de la situation

- sable non adhérent ;
- sorties de piste, voies de circulation et aire de trafic, si l'état est MÉDIOCRE; et
- toute autre information pertinente dans un langage clair et concis.



SNOWTAM

GIVRE GLACE NEIGE FONDANTE EAU STAGNANTE EAU SUR UNE COUCHE DE NEIGE COMPACTÉE MOUILLÉE GLACE MOUILLÉE NEIGE MOUILLÉE NEIGE MOUILLÉE SUR COUCHE DE NEIGE COMPACTÉE NEIGE MOUILLÉE SUR DE LA GLACE			→
(LARGEUR DE PISTE À LAQUELLE LES CODES D'ÉTAT S'APPLIQUENT, SI ELLE EST INFÉRIEURE À LA LARGEUR PUBLIÉE)	<input type="radio"/>	H)	→
Section conscience de la situation			
(LONGUEUR DE PISTE RÉDUITE, SI ELLE EST INFÉRIEURE À LA LONGUEUR PUBLIÉE (m))	<input type="radio"/>	I)	→
(CHASSE-NEIGE BAS SUR LA PISTE)	<input type="radio"/>	J)	→
(SABLE LIBRE SUR LA PISTE)	<input type="radio"/>	K)	→
(TRAITEMENT CHIMIQUE SUR LA PISTE)	<input type="radio"/>	L)	→
(CONGÈRES SUR LA PISTE) (S'il y a lieu, distance de l'axe de piste [m], puis le côté : « L », « R » ou « LR », selon le cas)	<input type="radio"/>	M)	→
(CONGÈRES SUR UNE VOIE DE CIRCULATION)	<input type="radio"/>	N)	→
(CONGÈRES À PROXIMITÉ DE LA PISTE)	<input type="radio"/>	O)	→
(ÉTAT DES VOIES DE CIRCULATION)	<input type="radio"/>	P)	→
(ÉTAT DE L'AIRE DE TRAFIC)	<input type="radio"/>	R)	→
(COEFFICIENT DE FROTTEMENT MESURÉ)	<input type="radio"/>	S)	
(REMARQUES EN TEXTE CLAIR)	<input type="radio"/>	T))
NOTES : 1. *Entrer les lettres de nationalité OACI telles qu'elles figurent dans la Partie 2 du Doc 7910 de l'OACI, ou tout autre identificateur d'aérodrome applicable. 2. Renseignements sur les autres pistes, répéter de B à H. 3. Le contenu de la section conscience de la situation sera répété pour chaque piste, voie de circulation et aire de trafic. Répéter selon le cas lorsque l'information est rapportée. 4. Les mots entre parenthèses () ne doivent pas être transmis. 5. Pour les lettres A) à T), consulter les instructions sur la manière de remplir l'imprimé SNOWTAM, paragraphe 1, alinéa b), de l'Appendice 4 des PANS-AIM (Doc 10066).			
SIGNATURE DE L'AUTEUR D'ORIGINE (non destiné à la transmission)			



ICAO DAKAR UNITING AVIATION

Thank You

