



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

Abidjan, le 08 OCT. 2021

DECISION N° 008280 ANAC/DTA/DSNAA portant
approbation du guide relatif à l'évaluation et au compte rendu
de l'état de surface des pistes pour les exploitants d'aérodromes
« GUID-AGA-6107 »

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu** la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu** le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** l'Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu** le Décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu** le Décret n°2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu** le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu** le Décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** l'Arrêté n° 326/MT/CAB du 20 Août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** l'Arrêté n° 44/MT/CAB du 06 Août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes, dénommé RACI 6001 ;



ORGANE DE RÉGLEMENTATION DE CONTRÔLE DE SÛRETÉ ET DE SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN EN CÔTE D'IVOIRE

07 B.P. 148 ABIDJAN 07 - Tél.: (225) 27 21 27 73 93 / 27 21 27 75 33 / 27 21 58 69 00/01 - Fax : (225) 27 21 27 63 46 - E-mail : info@anac.ci/anac_ci@yahoo.fr

Vu l'Arrêté n° 41/MT/CAB du 06 Août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la certification des aérodromes, dénommé RACI 6003 ;

Sur Proposition du Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aérodromes, et après examen et validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile,

DECIDE :

Article 1 : Objet

La présente décision approuve le guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état de surface des pistes, référencé « GUID-AGA-6107 ».

Article 2 : Champ d'application

Le GUID-AGA-6107 s'applique s'appliquent aux aérodromes dotés d'une piste revêtue.

Article 3 : Responsabilité

Le Directeur de la Sécurité de Navigation Aérienne et des Aérodromes et le Directeur du Transport Aérien sont responsables chacun en ce qui le concerne de l'application de la présente décision.

Article 4 : Entrée en vigueur

La présente décision prend effet à compter de sa date de signature. Elle abroge toutes les dispositions antérieures, notamment le guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes « RACI 6126 ».



PJ : Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état de surface des pistes pour les exploitants d'aérodromes « GUID-AGA-6107 »

Ampliation

- DTA
- DSSC
- DSNA
- SDIDN (Q-Pulse)



MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : GUID-AGA-6107

**GUIDE RELATIF A L'EVALUATION
ET AU COMPTE RENDU
DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES**

« GUID-AGA-6107 »

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son Autorité

Deuxième édition – Septembre 2021



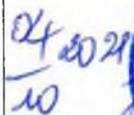
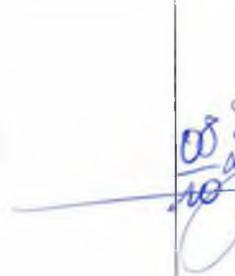
Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE
L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES

« GUID-AGA-6107 »

Édition : 2
Date : 22/09/2021
Amendement : 01
Date : 22/09/2021

PAGE DE VALIDATION

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	DATE /VISA
REDACTION	Chef de Service Normes des Aérodromes	OHUI Monet Achi Théodore	04 10 2021  ANAC Côte d'Ivoire Chargé de Service Normes des Aérodromes
	Sous-Directeur des Aérodromes (SDA)	ANOUAN Tcho Sylvère	04 10  ANAC Côte d'Ivoire Sous-Directeur des Aérodromes
VALIDATION	Président du comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et la sûreté de l'aviation civile Directeur de la Sécurité des Vols	KOFFI Konan	Président du Comité Relatif à la Réglementation de la Sécurité et la Sûreté de l'Aviation Civile 05 10 
APPROBATION	Directeur Général	Sinaly SILUE	08 10  ANAC Côte d'Ivoire LE DIRECTEUR GENERAL Nationale de l'Aviation Civile



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE
L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES

« GUID-AGA-6107 »

Édition : 2
Date : 22/09/2021
Amendement : 01
Date : 22/09/2021

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Page	Édition		Amendement	
	numéro	date	numéro	date
i	2	22/09/2021	1	22/09/2021
ii	2	22/09/2021	1	22/09/2021
iii	2	22/09/2021	1	22/09/2021
iv	2	22/09/2021	1	22/09/2021
v	2	22/09/2021	1	22/09/2021
vi	2	22/09/2021	1	22/09/2021
vii	2	22/09/2021	1	22/09/2021
viii	2	22/09/2021	1	22/09/2021
ix	2	22/09/2021	1	22/09/2021
x	2	22/09/2021	1	22/09/2021
1-1	2	22/09/2021	1	22/09/2021
1-2	2	22/09/2021	1	22/09/2021
2-1	2	22/09/2021	1	22/09/2021
2-2	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-1	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-2	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-3	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-4	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-5	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-6	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-7	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-8	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-9	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-10	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-11	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-12	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-13	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-14	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-15	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-16	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-17	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-18	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-19	2	22/09/2021	1	22/09/2021
3-20	2	22/09/2021	1	22/09/2021
4-1	2	22/09/2021	1	22/09/2021
4-2	2	22/09/2021	1	22/09/2021
4-3	2	22/09/2021	1	22/09/2021
AN 1-1	2	22/09/2021	1	22/09/2021
AN 1-2	2	22/09/2021	1	22/09/2021
AN 1-3	2	22/09/2021	1	22/09/2021
AN 2-1	2	22/09/2021	1	22/09/2021
AN 2-2	2	22/09/2021	1	22/09/2021
AN 3-1	2	22/09/2021	1	22/09/2021
AN 3-2	2	22/09/2021	1	22/09/2021

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

TABLEAU DES AMENDEMENTS

<i>Edition/ Amendement</i>	<i>Objet</i>	<i>Date</i> - <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>Application</i>
Edition 01 / Amendement 00	Création du document	25/04/2019 25/04/2019 25/04/2019
Edition 02 / Amendement 01	<ul style="list-style-type: none"> - Changement de codification du document de RACI 6126 en GUID-AGA-6107 - Prise en compte des dispositions de la procédure de maîtrise des documents référencée « PROC-ORG-1500 ». - Ajout des chapitres « moyens de mise en œuvre », « Collecte de données et traitement de l'information », « Processus d'évaluation de l'état des pistes — Logigrammes » 	<p>0 8 OCT. 2021</p> <p>0 8 OCT. 2021</p> <p>0 8 OCT. 2021</p>

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES « GUID-AGA-6107 »	Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021
---	---	--

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
RACI 6001	ANAC	Conception et exploitation techniques des aérodromes	7 ^{ème} édition Amendement 9	2018
RACI 6126	ANAC	Guide relatif à l'évaluation et au compte rendu de l'état des pistes	1 ^{ère} édition Amendement 0	2019
Doc 9981	OACI	PANS – Aérodrômes	3 ^{ème} édition	2020
Circulaire 355	OACI	Évaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes	-	2019



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

**GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE
L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES**

« GUID-AGA-6107 »

Édition : 2
Date : 22/09/2021
Amendement : 01
Date : 22/09/2021

ABREVIATIONS

ANAC	Autorité Nationale de l'Aviation Civile
AIM	Gestion de l'information aéronautique
AIREP	Compte rendu en vol
AIS	Services d'information aéronautique
ASDA	Distance utilisable pour l'accélération-arrêt
ATC	Contrôle de la circulation aérienne (en général)
ATIS	Service automatique d'information de région terminale
ATM	Gestion du trafic aérien
ATS	Services de la circulation aérienne
CWY	Prolongement dégagé
GRF	Nouveau format de compte rendu mondial pour l'évaluation et la communication de l'état des surfaces de pistes
LDA	Distance utilisable à l'atterrissage
MET	Services météorologiques
NOTAM	Avis aux aviateurs/aviatrices
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMM	Organisation météorologique mondiale
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
RCAM	Matrice d'évaluation de l'état des pistes
RCR	Rapport sur l'état des pistes
RWYCC	Code d'état de la piste
SWY	Prolongement d'arrêt
TODA	Distance utilisable au décollage
TORA	Distance de roulement utilisable au décollage
TWY	Voie de circulation

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	---	--

LISTE DE DIFFUSION

Code	Direction/Sous-Direction/Service de l'ANAC	Support de diffusion	
		Papier	Electronique
DSNAA	Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aérodrômes	X	X
DTA	Direction du Transport Aérien		X
DSSC	Direction de la Sécurité et du Suivi de la Conformité		X
SDIDN	Sous-Direction de l'informatique et de la Documentation Numérique		X

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

TABLE DES MATIERES

PAGE DE VALIDATION	i
Liste des pages effectives	ii
Inscription des amendements et rectificatifs	iii
Tableau des amendements	iv
Tableau des rectificatifs	v
Abreviations	vii
Liste des documents de référence	vi
Liste de diffusion	viii
Table des matières	ix
CHAPITRE 1 : DEFINITIONS	1-1
CHAPITRE 2 : DISPOSITIONS GENERALES	2-1
2.1. Objectif	2-1
2.2. Champs d'application	2-1
2.3. Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome	2-1
2.4. Responsabilités du fournisseur de services de la navigation aérienne	2-2
2.5. Responsabilités des opérateurs aériens	2-2
CHAPITRE 3 : MISE EN ŒUVRE DU GRF	3-1
3.1. Moyens de mise en œuvre	3-1
3.1.1 Mise en place d'une équipe locale	3-1
3.1.2 Moyens matériels	3-1
3.1.3 Mécanisme de coordination	3-1
3.2. Etat de la surface des pistes — Evaluation et compte rendu	3-2
3.2.1 Renseignements généraux et compréhension conceptuelle de la mise en œuvre	3-2
3.2.2 Besoin d'informations opérationnelles	3-2
3.2.3 Objectifs	3-3
3.2.4 Langue de transmission du RCR	3-4
3.2.5 Pratiques opérationnelles	3-4
3.2.5 Rapport sur l'état des pistes	3-4
3.3. Collecte de données et traitement de l'information	3-15
3.3.1 Service automatique d'information de région terminale (ATIS)	3-15
3.3.2 Contrôle de la circulation aérienne (ATC)	3-16
3.4. Processus d'évaluation de l'état des pistes — Logigrammes	3-16

 <p data-bbox="198 293 584 339">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="635 183 1155 234">GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p data-bbox="806 264 987 287">« GUID-AGA-6107 »</p>	<p data-bbox="1206 183 1374 287">Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	---	--

3.4.1 Processus générique d'évaluation de l'état des pistes3-16

CHAPITRE 4 : FORMATION DU PERSONNEL.....4-1

ANNEXE 1 : METHODES D'EVALUATION DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES..... ANX1-1

ANNEXE 2 : FORMULAIRE DU RCR (VERSION FRANCAISE) ANX2-1

ANNEXE 3 : RCR FORM (ENGLISH VERSION) ANX3-1

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

CHAPITRE 1 : DEFINITIONS

Dans le présent guide, les expressions et termes ci-après ont les significations suivantes :

Caractéristiques de frottement. Propriétés ou attributs physiques, fonctionnels et opérationnels du frottement résultant d'un système dynamique.

Caractéristiques de frottement de surface. Propriétés ou attributs physiques, fonctionnels et opérationnels du frottement qui sont en rapport avec les propriétés de la surface de chaussée et peuvent se distinguer les unes des autres.

Code d'état de la piste (RWYCC)*. Chiffre qui décrit l'état de la surface d'une piste et qui doit être utilisé dans le rapport sur l'état des pistes.

Compte rendu en vol *. Un compte rendu d'un aéronef en vol préparé conformément aux exigences relatives à la position et aux comptes rendus opérationnels et/ou météorologiques.

Contaminant. Un dépôt (tel que l'eau stagnante, boue, poussière, sable, huile et caoutchouc) sur une chaussée d'aérodrome, dont les effets dégradent les caractéristiques de frottement de la surface de la chaussée.

Équipe de sécurité des pistes. Une équipe composée de représentants de [l'exploitant de l'aérodrome], du fournisseur de services de la circulation aérienne, des compagnies aériennes ou des exploitants d'aéronefs, d'associations de pilotes et de contrôleurs de la circulation aérienne, et de tout autre groupe qui participe directement à l'exploitation des pistes [sur un aérodrome particulier], qui est chargée de conseiller les responsables concernés à propos des problèmes potentiels de sécurité des pistes et de recommander des stratégies d'atténuation.

État de surface des pistes*. Description de l'état de surface des pistes utilisée dans le rapport sur l'état des pistes, qui établit la base pour déterminer le code d'état des pistes aux fins des performances de l'avion.

Frottement. Force de résistance le long de la ligne de mouvement relatif entre deux surfaces en contact.

Gestion de l'information aéronautique (AIM)*. Gestion dynamique intégrée des informations aéronautiques par la fourniture et l'échange, en collaboration avec toutes les parties, de données aéronautiques numériques ayant fait l'objet d'un contrôle de la qualité.

Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)*. Tableau permettant, au moyen de procédures connexes, de déterminer le code d'état des pistes à partir d'un ensemble de conditions de surface de piste observées et de rapports des pilotes sur l'efficacité du freinage.

Rapport sur l'état des pistes (RCR)*. Système d'information mondial exhaustif relatif à l'état de la surface des pistes et à son effet sur les performances de décollage et d'atterrissage des avions.

Service de la circulation aérienne*. Terme générique désignant divers termes : service d'information de vol, service d'alerte, service consultatif de la circulation aérienne, service de contrôle de la circulation

* Applicable à partir du 04 novembre 2021.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

aérienne (service de contrôle régional, service de contrôle d'approche ou service de contrôle d'aérodrome).

Service d'information aéronautique (AIS)*. Service chargé de fournir, dans une zone de couverture définie, les données aéronautiques et les informations aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

SNOWTAM*. NOTAM d'une série spéciale établi dans un format normalisé, qui fournit un compte rendu d'état de surface signalant l'existence ou la fin de conditions dangereuses dues à la présence de neige, de glace, de neige fondante, de gelée, d'eau stagnante ou d'eau combinée à de la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée sur l'aire de mouvement.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

CHAPITRE 2 : DISPOSITIONS GENERALES

Les statistiques de l'OACI montrent que plus de 25% des risques d'accident sont liés à la sécurité des pistes. En effet, les performances et les limites opérationnelles des avions à l'atterrissage et au décollage dépendent fortement de l'état de surface des pistes, lequel peut être sévèrement dégradé lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises. L'information sur la contamination des pistes s'avère en conséquence capitale : seule une caractérisation précise (nature du contaminant, surface concernée, épaisseur) permet aux pilotes la prise en compte de ces conditions opérationnelles pour une sécurité optimale, en déterminant avec exactitude les performances de décollage et d'atterrissage de leurs avions.

2.1. Objectif

Le présent document fournit des éléments indicatifs applicables pour la mise en œuvre du nouveau format de compte rendu de l'état de la surface des pistes (GRF) pour les exploitants d'aérodrome.

2.2. Champs d'application

Les éléments indicatifs contenus dans le présent document s'appliquent aux aérodromes dotés d'une piste revêtue.

2.3. Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome

Avant la date de mise en œuvre effective du GRF, il incombe à l'exploitant d'aérodrome de :

- a) préparer un cadre de mise en œuvre à travers un mécanisme de planification, de coordination et de suivi ;
- b) évaluer les risques pour la sécurité au niveau de l'aéroport dans le cadre du SMS, y compris aussi pour l'ATS ;
- c) former le personnel technique chargé de la mise en œuvre ;
- d) acquérir du matériel pour la mise en œuvre, notamment d'appareils pour la mesure d'épaisseur de l'eau à la surface de la piste ;
- e) organiser des sessions d'essai en coordination avec l'autorité de l'aviation civile et les différentes parties prenantes ;
- f) faire recours à l'assistance de l'autorité de l'aviation civile et d'autres partenaires pour la mise en œuvre.

A compter du 04 novembre 2021, l'exploitant d'aérodrome doit évaluer, mesurer et communiquer l'état des surfaces de pistes, conformément aux dispositions figurant dans le présent document.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

2.4. Responsabilités du fournisseur de services de la navigation aérienne

Le fournisseur de services de la navigation aérienne doit :

- a) transmettre les comptes rendus de surface de piste (RCR) fournis par l'exploitant d'aérodrome aux équipages de conduite (communications vocales, ATIS, CPDLC, SNOWTAM) ;
- b) transmettre les comptes rendus spéciaux en vol (AIREP) à l'exploitant d'aérodrome.

2.5. Responsabilités des opérateurs aériens

Les opérateurs aériens doivent :

- a) utiliser les informations contenues dans les rapports de surface des pistes 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,
- b) fournir des comptes rendus spéciaux de vol (AIREP) sur les actions de freinage, au fournisseur de services de navigation aérienne.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

CHAPITRE 3 : MISE EN ŒUVRE DU GRF

3.1. Moyens de mise en œuvre

3.1.1 Mise en place d'une équipe locale

La clé de la réussite de la mise en œuvre du GRF réside dans la coordination entre l'exploitant, le fournisseur de services de navigation aérienne et les opérateurs aériens. A cet effet, l'exploitant d'aérodrome doit mettre en place une équipe locale composée des représentants des acteurs de la plateforme, notamment les contrôleurs et les pilotes.

Cette équipe doit aussi se réunir périodiquement afin d'échanger sur l'amélioration de la mise en œuvre du GRF.

3.1.2 Moyens matériels

L'exploitant doit mettre en place des moyens matériels nécessaires à la mise en œuvre du GRF notamment :

- a) un équipement pour la mesure du coefficient de frottement longitudinal ;
- b) un équipement pour la mesure de l'épaisseur des contaminants ;
- c) un équipement pour la mesure de la couverture des contaminants ;
- d) des moyens de communication ;
- e) des moyens de déplacement ;
- f) des supports numériques pour la documentation.

3.1.3 Mécanisme de coordination

Pour assurer une mise en œuvre effective du GRF, l'exploitant d'aérodrome en coordination avec le fournisseur de services de la navigation aérienne et les opérateurs aériens, doivent définir un mécanisme de remontée des informations sur l'état des pistes. En effet, il doit être établi un canal de transmission des RCR générés par l'exploitant au fournisseur de services de navigation aérienne pour les équipages de conduite, mais aussi une remontée rapide des AIREP à l'exploitant d'aérodrome.

Le mécanisme ainsi établi doit définir au minimum :

- a) la procédure de transmission des RCR générés par l'exploitant au fournisseur de services de la navigation aérienne ;
- b) la procédure de transmission des RCR du fournisseur de services de la navigation aérienne aux équipages de conduite ;
- c) la procédure de transmission des comptes rendus des pilotes à l'exploitant d'aérodrome ;
- d) les canaux de transmission des informations ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

- e) les points focaux ;
- f) etc.

3.2. Etat de la surface des pistes — Evaluation et compte rendu

3.2.1 Renseignements généraux et compréhension conceptuelle de la mise en œuvre

On considère que les performances des avions sont affectées lorsque tout contaminant hydrique couvre plus de 25 % d'un tiers de piste. L'objectif des procédures d'évaluation et de compte rendu est d'informer les exploitants d'aéronefs d'une manière compatible avec l'effet sur les performances de l'état de la surface des pistes qui sont affectées par toute contamination résiduelle.

L'objectif du rapport sur l'état des pistes (RCR) est d'établir un langage commun à tous les acteurs du système basé sur l'effet que l'état de la surface de piste pourra avoir sur les performances de l'avion. Il est donc essentiel que tous les membres de la chaîne d'information, de l'origine des données aux utilisateurs finaux, aient reçu une formation adéquate. Il est important que le personnel de l'aérodrome communique avec précision l'état de la surface de piste.

3.2.2 Besoin d'informations opérationnelles

Pour la sécurité du pilotage de l'avion, l'équipage de conduite a besoin de renseignements précis sur l'état de la surface de piste, qui lui sont communiqués au moyen de NOTAM (piste mouillée glissante) et de RCR.

Lorsque la piste est entièrement ou partiellement contaminée par de l'eau stagnante, le rapport sur l'état des pistes doit être diffusé via les services AIS et ATS. Lorsque la piste est mouillée sans que ce soit en raison de la présence d'eau stagnante, l'information évaluée doit être diffusée au moyen du rapport sur l'état des pistes via l'ATS seulement.

Les pratiques opérationnelles décrivent les procédures pour obtenir les renseignements qui, du point de vue opérationnel, sont nécessaires aux équipages de conduite et aux agents d'exploitation, pour les sections suivantes :

A). calculs des performances des avions au décollage et à l'atterrissage :

1) préparation du vol :

- pré-planification avant le début du vol ;
- décollage de la piste ;
- atterrissage sur un aérodrome de destination ou un aérodrome de dégagement ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

2) en vol :

- lorsque la continuation du vol est évaluée ;
- avant l'atterrissage sur une piste ;

B). conscience de la situation en ce qui concerne l'état de la surface des voies de circulation et des aires de trafic.

3.2.3 Objectifs

Le RWYCC doit être indiqué pour chaque tiers de la piste évaluée. Le processus d'évaluation consiste à :

- a) évaluer l'état de l'aire de mouvement et en rendre compte ;
- b) communiquer les informations évaluées dans le bon format ;
- c) rendre compte sans retard des changements significatifs.

Les renseignements à communiquer doivent être conformes au RCR, qui comprend :

- a) une section calcul des performances des avions ;
- b) une section conscience de la situation.

Les renseignements doivent être contenus dans un chapelet d'informations présenté dans l'ordre ci-après, en utilisant seulement des caractères compatibles avec l'AIS.

A). section calcul des performances des avions :

- 1 indicateur d'emplacement de l'aérodrome ;
- 2 date et heure de l'évaluation ;
- 3 numéro d'identification de la piste le plus faible,
- 4 code d'état de la piste pour chaque tiers de piste ;
- 5 pourcentage de couverture de contaminant pour chaque tiers de piste ;
- 6 épaisseur du contaminant non adhérent pour chaque tiers de piste ;
- 7 description des conditions pour chaque tiers de piste ;
- 8 largeur de la piste à laquelle le RWYCC s'applique, si elle est inférieure à la largeur publiée ;

B). section conscience de la situation :

- 1) longueur de piste réduite ;
- 2) sable non adhérent sur la piste ;
- 3) traitement chimique sur la piste ;
- 4) état des voies de circulation ;
- 5) état de l'aire de trafic ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

- 6) utilisation du coefficient de frottement mesuré, approuvée par l'Autorité de l'Aviation Civile et publiée par l'exploitant ;
- 7) observations en langage clair.

3.2.4 Langue de transmission du RCR

Afin d'éviter les erreurs et les marges d'interprétation des informations, le rapport sur l'état des pistes (RCR) doit être généré en Anglais par l'exploitant d'aérodrome et transmis aux équipages de conduite par le fournisseur de services de la navigation aérienne (voir Annexe 3).

3.2.5 Pratiques opérationnelles

En conformité avec le rapport sur l'état des pistes, le compte rendu doit commencer lorsqu'un changement significatif de l'état de la surface de la piste survient en raison de la présence d'eau.

Les comptes rendus sur l'état de la surface des pistes doivent se poursuivre pour refléter les changements significatifs jusqu'à ce que la piste ne soit plus contaminée. Le cas échéant, l'exploitant d'aérodrome doit publier un rapport sur l'état des pistes indiquant que la piste est mouillée ou sèche, selon le cas.

3.2.5 Rapport sur l'état des pistes

3.2.5.1 Section calcul des performances de l'avion

La section calcul des performances de l'avion est un chapelet d'informations groupées et séparées par un espace « » et s'achève par un retour et deux interlignes « <<≡ ». Cela sert à distinguer la section "calcul des performances de l'avion" de la section suivante "conscience de la situation" ou de la section suivante "calcul des performances de l'avion" concernant une autre piste.

L'information à fournir dans cette section se compose des éléments suivants :

- a) **Indicateur d'emplacement d'aérodrome** : Indicateur d'emplacement OACI à quatre lettres, conformément aux dispositions du *Doc 7910, Indicateurs d'emplacement*.

Cette information est obligatoire.

Format : nnnn

Exemples : DBBB, DBBT

- b) **Date et heure de l'évaluation** : date et heure (UTC) à laquelle l'évaluation a été effectuée par le personnel formé.

Cette information est obligatoire.

Format : MMDDhhmm

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

Exemple : 09111357

- c) **Numéro d'identification de piste le plus bas** : un numéro à deux ou trois caractères identifiant la piste pour laquelle, l'évaluation est réalisée et communiquée.

Cette information est obligatoire.

Format : nn[L] ou nn[C] ou nn[R]

Exemple : 06

- d) **Code d'état de la piste pour chaque tiers de piste** : nombre d'un seul chiffre identifiant le RWYCC évalué pour chaque tiers de piste.

Les codes sont communiqués en un groupe de trois caractères séparés par un « / » pour chaque tiers. La direction pour l'indication des tiers de piste doit être la direction vue depuis le numéro de désignation le plus bas. Cette information est obligatoire.

Lorsque l'ATS communique à l'équipage de conduite des informations sur l'état de la surface des pistes, on fait toutefois référence aux sections dans l'ordre : première, deuxième et troisième partie de la piste. La première partie désigne toujours le premier tiers de la piste tel que vu dans la direction de l'atterrissage ou du décollage, comme le montrent les Figures 2.1 et 2.2.

Format : n/n/n

Exemple : 5/5/2

- e) **Pourcentage de couverture de contaminant pour chaque tiers de piste** : un nombre identifiant la couverture en pourcentage.

Les pourcentages doivent être communiqués dans un groupe de caractères pouvant comprendre jusqu'à 9 caractères séparés par une « / » pour chaque tiers de piste. L'évaluation est fondée sur une répartition égale dans les tiers de piste, en utilisant les orientations du Tableau 2-1. Cette information est conditionnelle. Elle n'est pas communiquée pour un tiers de piste si celui-ci est sec ou couvert à moins de 10 %.

Format : [n]nn/[n]nn/[n]nn

Exemples : 25/50/100 ;

NR/50/100 si le contaminant couvre moins de 10 % du premier tiers ;

25/NR/100 si le contaminant couvre moins de 10 % du deuxième tiers ;

25/50/NR si le contaminant couvre moins de 10 % du troisième tiers.

Avec une répartition inégale des contaminants, l'information supplémentaire doit être fournie dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes.

Note. — S'il n'y a pas de renseignements à indiquer, insérer "NR" à l'endroit approprié dans le message pour indiquer à l'usager qu'il n'existe pas d'information (/NR/).

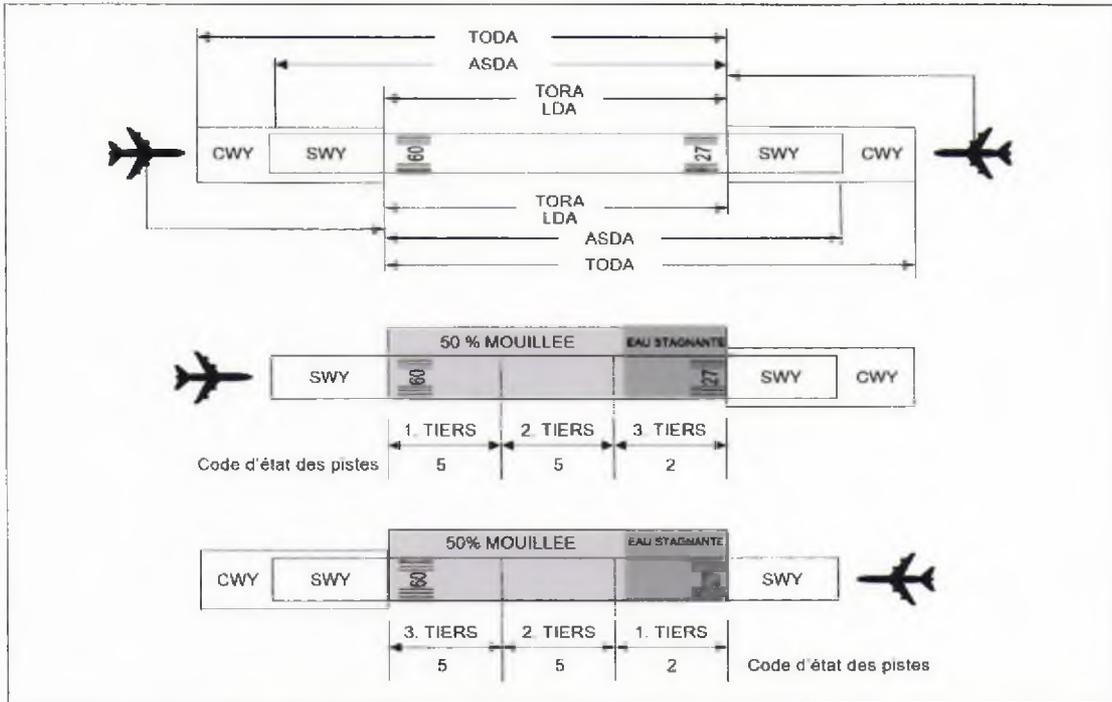


Figure 2.1. Code d'état des pistes communiqué par l'ATS à l'équipage de conduite pour les tiers de piste.

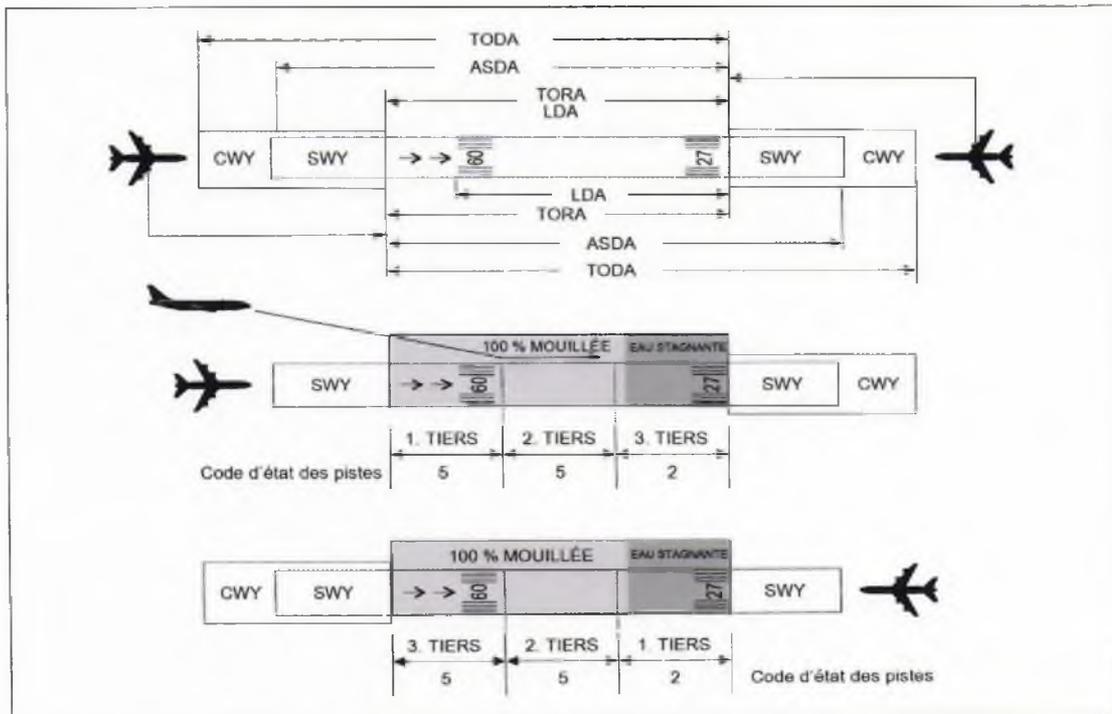


Figure 2.2. Code d'état des pistes communiqué par l'ATS à l'équipage de conduite pour les tiers de piste avec seuil décalé.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

f) **Épaisseur des contaminants : eau stagnante pour chaque tiers de piste** : un numéro à deux ou trois chiffres représentant l'épaisseur évaluée (en mm) du contaminant pour chaque tiers de piste.

L'épaisseur est communiquée dans un groupe de six à neuf caractères séparés par une « / » pour chaque tiers de piste, comme défini dans le Tableau 2.2. L'évaluation est fondée sur une répartition égale dans les tiers de piste, comme évalué par du personnel formé. Si des mesures sont incluses comme faisant partie du processus d'évaluation, les valeurs communiquées le sont toujours comme des épaisseurs évaluées, le personnel formé ayant fait intervenir son jugement pour considérer les épaisseurs mesurées comme représentatives pour le tiers de piste.

Format : [n]nn/[n]nn/[n]nn

Exemples : 04/06/12

Cette information est conditionnelle. Elle est communiquée seulement pour EAU STAGNANTE.

Un changement de l'état de la surface des pistes utilisé dans le rapport sur l'état des pistes est considéré comme significatif dans les cas suivants :

- tout changement de RWYCC ;
- tout changement de type de contaminant ;
- tout changement de couverture de contaminant susceptible d'être signalé selon le Tableau 2-1 ;
- tout changement d'épaisseur de contaminant selon le Tableau 2-2 ;
- toutes autres informations qui, selon les techniques d'évaluation utilisées, sont réputées significatives, telles que par exemple un rapport de pilote sur l'efficacité du freinage.

Tableau 2-1 Pourcentage de couverture pour les contaminants

Pourcentage évalué	Pourcentage communiqué
10-25	25
26-50	50
51-75	75
76-100	100

Tableau 2-2 Évaluation de l'épaisseur des contaminants

Contaminant	Valeurs valables à communiquer	Changement significatif
EAU STAGNANTE	04, puis valeur évaluée	3 mm jusqu'à et y compris 15 mm

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

Exemple de compte rendu de l'épaisseur d'un contaminant lorsqu'il y a un changement significatif

Après la première évaluation de l'état de la piste, un **premier rapport sur l'état des pistes** est produit. Le rapport initial se présente comme suit :

5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR MOUILLEE/MOUILLEE/MOUILLEE

Note. — Le chapelet complet d'informations n'est pas utilisé dans cet exemple.

Si les précipitations se poursuivent, un nouveau rapport sur l'état des pistes doit être produit car une évaluation ultérieure révélera un changement dans le code d'état de la piste. Un **deuxième rapport sur l'état des pistes** est donc créé comme suit :

2/2/2 100/100/100 04/04/04 EAU STAGNANTE / EAU STAGNANTE / EAU STAGNANTE

Avec encore plus de précipitations, une nouvelle évaluation révèle que l'épaisseur des précipitations est passée de 4 à 6 mm sur la longueur totale de la piste. Cependant, il n'est pas nécessaire de produire un nouveau rapport sur l'état des pistes car le code d'état de la piste n'a pas changé (le changement d'épaisseur est inférieur au seuil de 3 mm qui marque un changement significatif).

Une évaluation finale de la précipitation révèle que l'épaisseur est passée à 8 mm. Un nouveau code d'état des pistes est nécessaire car ce changement d'épaisseur par rapport au dernier rapport sur l'état des pistes (deuxième code d'état des pistes), à savoir de 4 mm à 8 mm, est supérieur au seuil de 3 mm qui détermine un changement significatif. Un **troisième rapport sur l'état des pistes** est donc créé, comme suit :

2/2/2 100/100/100 08/08/08 EAU STAGNANTE / EAU STAGNANTE / EAU STAGNANTE

Pour des contaminants autres que l'EAU STAGNANTE, l'épaisseur n'est pas indiquée. La position de ce type d'information dans le chapelet d'informations est alors identifiée par /NR/.

Exemple : /NR/

Lorsque l'épaisseur des contaminants varie de façon significative sur un tiers de piste, des renseignements supplémentaires doivent être fournis dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes.

Note. — Dans ce contexte, toute variation d'épaisseur significative dans la direction latérale est supérieure à deux fois l'épaisseur indiquée dans la colonne 3 du Tableau 2-2.

g) Description de l'état de chaque tiers de piste : inscrire en lettres capitales en employant les termes indiqués au § 2.9.5 du RACI 6001.

Ces termes ont été harmonisés avec ceux des exigences des RACIs 3000, 4006, 5005 et 5007. Le type d'état est signalé en utilisant l'une des descriptions types d'état suivantes pour chaque tiers de piste, ceux-ci étant séparés par une barre oblique « / ».

Cette information est obligatoire.

Format : nnnn/nnnn/nnnn

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

Exemple : EAU STAGNANTE/ EAU STAGNANTE/ EAU STAGNANTE

h) Largeur de la piste à laquelle les RWYCC s'appliquent si elle est inférieure à la largeur publiée :

Il s'agit du numéro à deux chiffres représentant la largeur de piste déblayée, en mètres. Cette information est optionnelle.

Forme : nn

Exemple : 30

Si la largeur de piste déblayée n'est pas symétrique par rapport à l'axe, des informations supplémentaires doivent être fournies dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes.

3.2.5.2 Section conscience de la situation

Tous les messages de la section conscience de la situation se terminent par un point final. Cela permet de distinguer le message des messages ultérieurs. L'information à inclure dans cette section se présente comme suit :

- a) Longueur réduite de piste :** Cette information est conditionnelle lorsqu'un NOTAM a été publié avec un nouvel ensemble de distances déclarées affectant la LDA.

Format : Texte fixe normalisé RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] LDA REDUITE A [n]nnn

Exemple : RWY 24 LDA REDUITE A 1950.

- b) Sable non adhérent sur la piste :** Cette information est optionnelle.

Format : RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] SABLE NON ADHÉRENT

Exemple : RWY 06 SABLE NON ADHÉRENT.

- c) Traitement chimique sur la piste :** Cette information est obligatoire.

Format : RWY nn[L] ou nn[C] ou nn[R] TRAITEE CHIMIQUEMENT

Exemple : RWY 18 TRAITEE CHIMIQUEMENT.

- d) État des voies de circulation :** Cette information est optionnelle.

Format : TWY [nn]n MEDIOCRE

Exemple : TWY C2 MEDIOCRE.

- e) État des aires de trafic :** Cette information est optionnelle.

Format : AIRE DE TRAFIC [nnnn] MEDIOCRE

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

Exemple : AIRE DE TRAFIC TANGO MEDIOCRE.

f) Utilisation approuvée et publiée par l'Autorité de l'aviation civile du coefficient de frottement mesuré: Cette information est optionnelle.

Format : RWY nn [L], nn [R] [valeur coefficient de frottement]

Exemple : RWY 24 0.9.

g) Observations en langage clair utilisant seulement des caractères acceptables en lettres capitales

Si possible, un texte normalisé devrait être élaboré.

Cette information est optionnelle.

Format : Combinaison de caractères acceptables dans laquelle l'utilisation d'un point final « » indique la fin du message.

Caractères acceptables :

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

/ [barre oblique] « . » [point] « » [espace]

Chapelet d'informations complet

Ce qui suit constitue un exemple de chapelet d'informations complet préparé pour diffusion :

[En-tête COM et en-tête abrégée] (à remplir par l' AIS)

[Section calcul des performances de l'avion]

DBBB 02170055 06 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR MOUILLEE/MOUILLEE/MOUILLEE

[Section conscience de la situation]

RWY 06 LDA REDUITE A 2000. TWY C2 MEDIOCRE. AIRE DE TRAFIC TANGO MEDIOCRE.

3.2.5.3 Évaluation d'une piste et attribution d'un code d'état de la piste

Le RWYCC évalué à communiquer pour chaque tiers de la piste.

Si une zone de 25 % ou moins d'un tiers de piste est mouillée ou couverte d'un contaminant, il faudra communiquer un RWYCC 6.

Si la répartition du contaminant n'est pas uniforme, l'endroit de l'aire qui est mouillée ou couverte par le contaminant est décrit dans la partie observations en langage clair de la section conscience de la situation du rapport sur l'état des pistes. Une description de l'état de la surface des pistes est fournie en utilisant les termes de contamination en lettres capitales du Tableau 2-3 — Attribution d'un code d'état de la piste (RWYCC).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

Si plusieurs contaminants sont présents là où la couverture totale est supérieure à 25 % mais qu'aucun contaminant distinct ne couvre plus de 25 % de tout tiers de piste, le RWYCC est fondé sur le jugement du personnel formé, qui considère quel contaminant est le plus susceptible d'être sur le chemin de l'avion et quelle sera son incidence sur les performances dudit avion.

Le RWYCC est déterminé en utilisant le Tableau 2-3.

Les variables qui, dans le Tableau 2-3, peuvent affecter le code d'état de la piste sont :

- a) le type de contaminant ;
- b) l'épaisseur du contaminant ;

Un RWYCC 5, 3 ou 2 attribué ne doit être porté à un rang supérieur.

Le RWYCC déterminé à partir du Tableau 2-3 devrait être déclassé de façon appropriée en tenant compte de tous les moyens disponibles d'évaluation de la glissance de la piste, y compris les critères figurant dans le Tableau 2-4.

Les comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage sur la piste, s'il y en a, seront pris en compte comme faisant partie du processus de suivi continu, en utilisant le principe suivant :

- a) Un compte rendu de pilote sur l'efficacité du freinage sur la piste est pris en considération à des fins de déclassement ;
- b) Un compte rendu de pilote sur l'efficacité du freinage sur la piste ne peut servir à un surclassement que s'il est utilisé en combinaison avec d'autres renseignements qui soutiennent un tel surclassement.

Note 1. — Les procédures pour établir des comptes rendus spéciaux en vol sur l'efficacité du freinage sont décrites dans le PANS-ATM - Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien, Instructions pour la transmission en phonie des comptes rendus en vol.

Note 2. — Les procédures pour déclasser le RWYCC indiqué se trouvent au paragraphe III.2.5.3 ci-dessus, incluant l'utilisation du Tableau 4-5 – Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM).

Deux comptes rendus de pilotes consécutifs signalant une efficacité du freinage MÉDIOCRE sur la piste déclencheront une évaluation si un RWYCC de 2 a été attribué. Si un pilote a signalé une efficacité du freinage sur la piste INFÉRIEURE À MÉDIOCRE, il faut diffuser l'information, faire une nouvelle évaluation et envisager la suspension de toutes les opérations sur cette piste.

Note 1. — Si le personnel technique de l'exploitant d'aérodrome le juge approprié, des activités de maintenance peuvent être effectuées simultanément ou avant qu'une nouvelle évaluation soit faite.

Le tableau 2-4 indique la corrélation des comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage sur la piste avec les RWYCC. Les tableaux 2-3 et 2-4 combinés constituent la matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) du Tableau 2-5. La RCAM est un outil à utiliser pour évaluer l'état de la surface des pistes.

Ce n'est pas un document autonome et elle doit être utilisée en conformité avec les procédures connexes, qui comportent deux parties principales :

- a) critères d'évaluation ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

b) critères d'évaluation pour déclassement.

Tableau 2-3. Attribution d'un code d'état de la piste (RWYCC)

Description d'état de la piste	Code d'état de la piste (RWYCC)
SECHE	6
MOUILLEE (surface de la piste couverte de toute humidité ou eau visible jusqu'à et y compris 3 mm d'épaisseur)	5
MOUILLEE (piste « mouillée glissante »)	3
EAU STAGNANTE (plus de 3 mm d'épaisseur)	2

Tableau 2-4. Corrélation entre les codes d'état de la piste et les comptes rendus de pilotes sur l'efficacité du freinage sur la piste

Compte rendu de pilote sur l'efficacité du freinage sur la piste	Description	Code d'état de la piste (RWYCC)
S. O.		6
BONNE	La décélération au freinage est normale compte tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale.	5
MOYENNE	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.	3
MOYENNE À MÉDIOCRE	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre moyenne et médiocre.	2

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES « GUID-AGA-6107 »	Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021
---	---	--

Tableau 2-5. Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)

Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM)			
Critères d'évaluation		Critères d'évaluation pour déclassement	
Code d'état des pistes	Description de la surface des pistes	Observation sur la décélération de l'avion ou sur la maîtrise en direction	Rapport consultatif du pilote sur l'efficacité du freinage
6	• SÈCHE	---	---
5	• MOUILLÉE (la surface de piste est couverte de toute humidité visible ou d'eau d'une épaisseur inférieure à 3 mm)	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
3	• MOUILLÉE (piste « mouillée glissante »)	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.	MOYENNE
2	Épaisseur de l'eau de 3 mm et plus : • EAU STAGNANTE	La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre moyenne et médiocre.	MOYENNE À MÉDIOCRE

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

Les codes d'état 4, 1 et 0 ne sont applicables aux conditions existantes à nos aérodromes.

Les aspects à prendre en considération pour une révision à la baisse de la glissance de la piste sont les suivants :

- a) les conditions dynamiques ;
 - 1) précipitations actives ;
- b) les observations (avec informations et source) ;
- c) les mesures :
 - 2) mesures de frottement ;
 - 3) comportement du véhicule ;
 - 4) frottement avec les chaussures ;
- d) l'expérience (connaissances locales) ;
- e) les AIREP.

3.2.5.4 Contaminants uniques ou multiples

Lorsqu'il y a des contaminants uniques ou multiples, le code RWYCC pour chaque tiers de la piste est déterminé en observant les règles suivantes :

- a) si le tiers de piste ne comporte qu'un seul contaminant, le code RWYCC pour ce tiers est basé directement sur ce contaminant dans la RCAM comme suit :
 - 1) si la couverture de contaminant pour ce tiers est inférieure à 10 %, le code RWYCC est fixé à 6 pour ce tiers et aucun contaminant n'est déclaré. Si tous les tiers de la piste ont une couverture de contaminants inférieure à 10 %, aucun compte rendu n'est émis ;
 - 2) si la couverture de contaminant pour ce tiers est supérieure ou égale à 10 % et inférieure ou égale à 25 %, le code RWYCC est fixé à 6 pour ce tiers et le contaminant est déclaré avec une couverture de 25 % ;
 - 3) si la couverture de contaminant pour ce tiers est supérieure à 25 %, le code RWYCC pour ce tiers est basé sur le contaminant détecté ;
- b) si des contaminants multiples sont présents et que la couverture totale est supérieure à 25 %, mais qu'aucun contaminant ne recouvre plus de 25 % du tiers de la piste, le code RWYCC est basé sur le jugement du personnel formé, qui tiendra compte du contaminant que l'avion sera le plus susceptible de rencontrer et de son effet probable sur ses performances. En règle générale, ce sera le contaminant le plus présent, mais ce n'est pas une règle absolue ;
- c) dans la RCAM, la colonne de description de la surface de piste donne la liste des contaminants de haut en bas, les contaminants les plus glissants étant au bas. Toutefois, cet ordre n'est pas absolu, car la RCAM est axée sur l'atterrissage de par sa conception et, s'il s'agit d'un scénario de décollage, l'ordre pourrait être différent en raison des effets de ralentissement des contaminants libres.

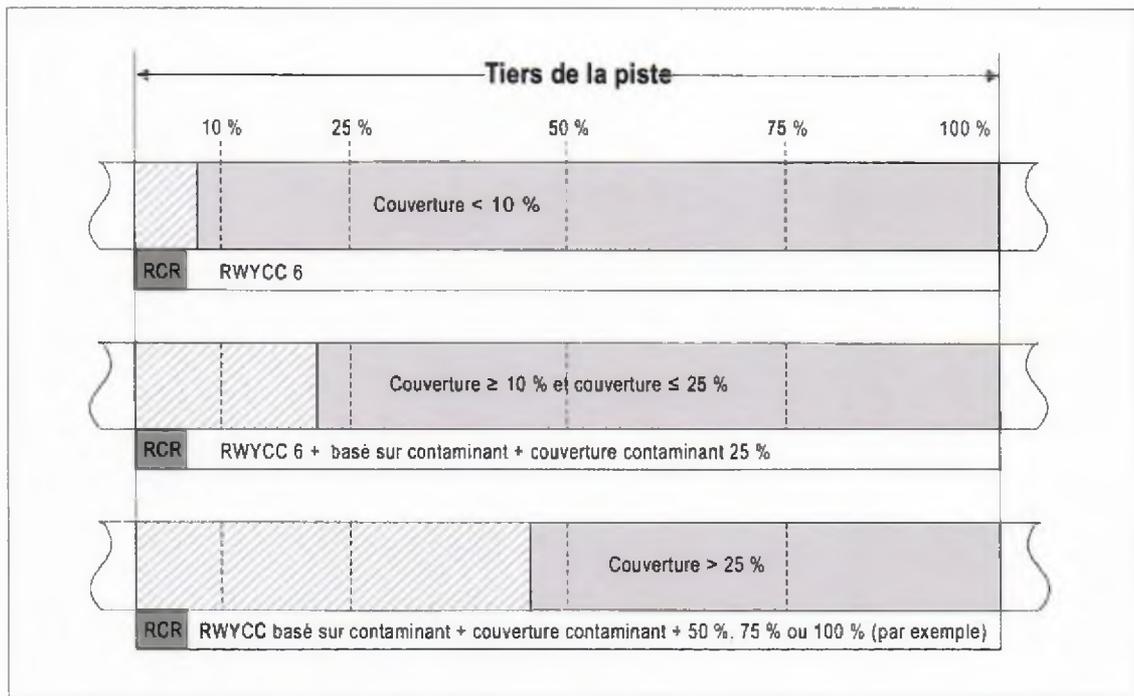


Figure 3-1. Contaminant unique

3.3. Collecte de données et traitement de l'information

Les exploitants d'aérodromes doivent recueillir les données nécessaires, traiter les renseignements avec des systèmes manuels et mettre les informations à la disposition des utilisateurs par des moyens conventionnels qui exigent beaucoup de temps en plus de la nécessité d'accéder aux pistes, ce qui est souvent difficile sur les aérodromes très fréquentés. Actuellement, les principaux moyens de communication sont l'ATIS et l'ATC, en plus des SNOWTAM.

3.3.1 Service automatique d'information de région terminale (ATIS)

L'ATIS est un moyen très important pour transmettre des informations en ce sens qu'il dispense le personnel opérationnel de la routine de transmettre l'état des pistes et d'autres informations utiles aux équipages de conduite. En plus des renseignements opérationnels et météorologiques normaux, les renseignements suivants sur l'état de la piste devraient être mentionnés chaque fois que la piste n'est pas sèche (RWYCC 6) :

Section performances de l'avion :

- 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 ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

- c) description de l'état, couverture et profondeur (pour les contaminants non solides) ;
- d) largeur de la piste en service à laquelle s'applique le code RWYCC, si elle est réduite par rapport à la largeur publiée ;
- e) longueur disponible, si elle est réduite par rapport à la longueur publiée.

Section conscience de la situation :

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

3.3.2 Contrôle de la circulation aérienne (ATC)

L'organisme chargé de collecter les données et de traiter les renseignements opérationnels significatifs au sujet de l'état des pistes communique généralement ces renseignements à l'ATC, qui en informera les équipages de conduite s'ils diffèrent de l'ATIS. Actuellement, cette procédure semble être la seule qui puisse fournir des informations à jour aux équipages, particulièrement lorsque les conditions évoluent rapidement.

En plus d'être à jour, les informations fournies par l'ATC peuvent contenir des renseignements complémentaires sur les conditions météo observées et prévues par le service météorologique (MET), avant même qu'ils ne soient disponibles sur l'ATIS, ainsi que des observations d'autres équipages, en particulier sur les conditions de freinage. Ce canal donne aux pilotes les meilleures informations possibles dans le cadre du système actuel pour leur permettre de prendre de bonnes décisions.

Enfin, lorsque les conditions de visibilité et la configuration de l'aérodrome le permettent, l'ATC peut communiquer aux équipages de conduite, avec un très bref délai, ses propres observations immédiates, par exemple un changement rapide dans l'intensité de la pluie, même si cela peut être considéré comme une information non officielle.

3.4. Processus d'évaluation de l'état des pistes — Logigrammes

Le processus d'évaluation de l'état des pistes est représenté par les logigrammes suivants :

- a) processus générique d'évaluation de l'état des pistes ;
- b) logigramme du processus de base de la RCAM associé au logigramme A et au logigramme B.

3.4.1 Processus générique d'évaluation de l'état des pistes

La Figure 3-2 illustre le processus générique d'évaluation pour la création d'un RCR. Les Figures 3-3 à 3-5 illustrent l'évaluation et le compte rendu d'état de la surface de piste créé à l'aide de la RCAM.

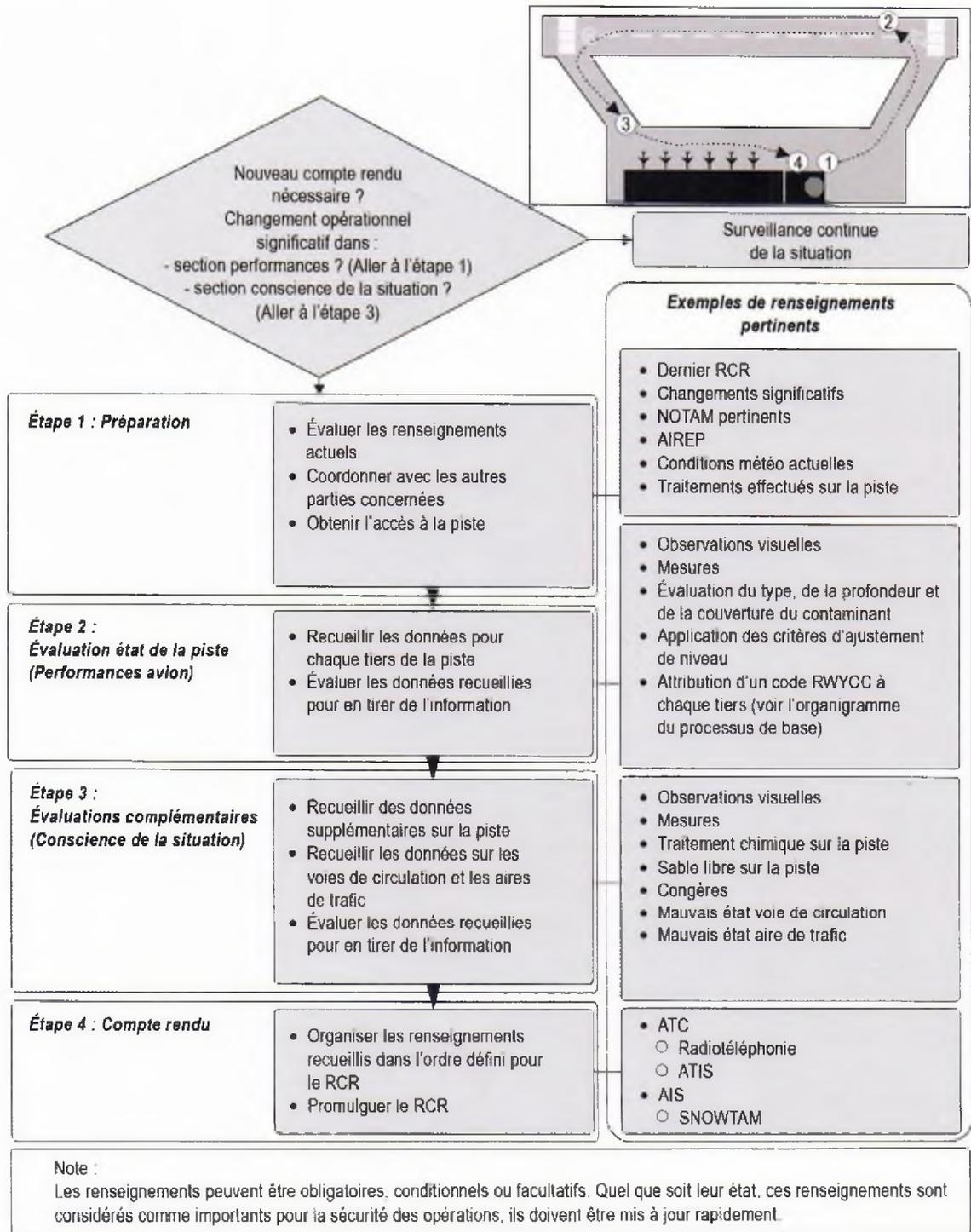


Figure 3-2. Processus générique d'évaluation de l'état des pistes

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

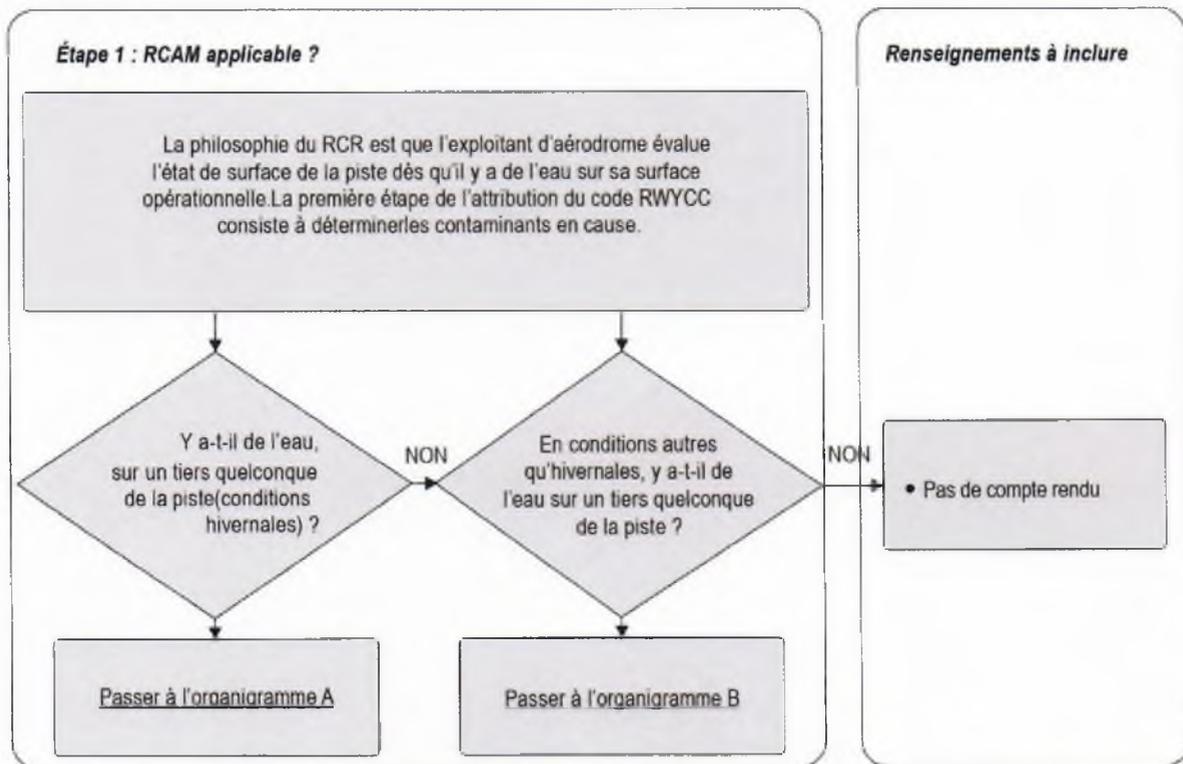


Figure 3-3. Processus générique RCAM — Choix de l'organigramme

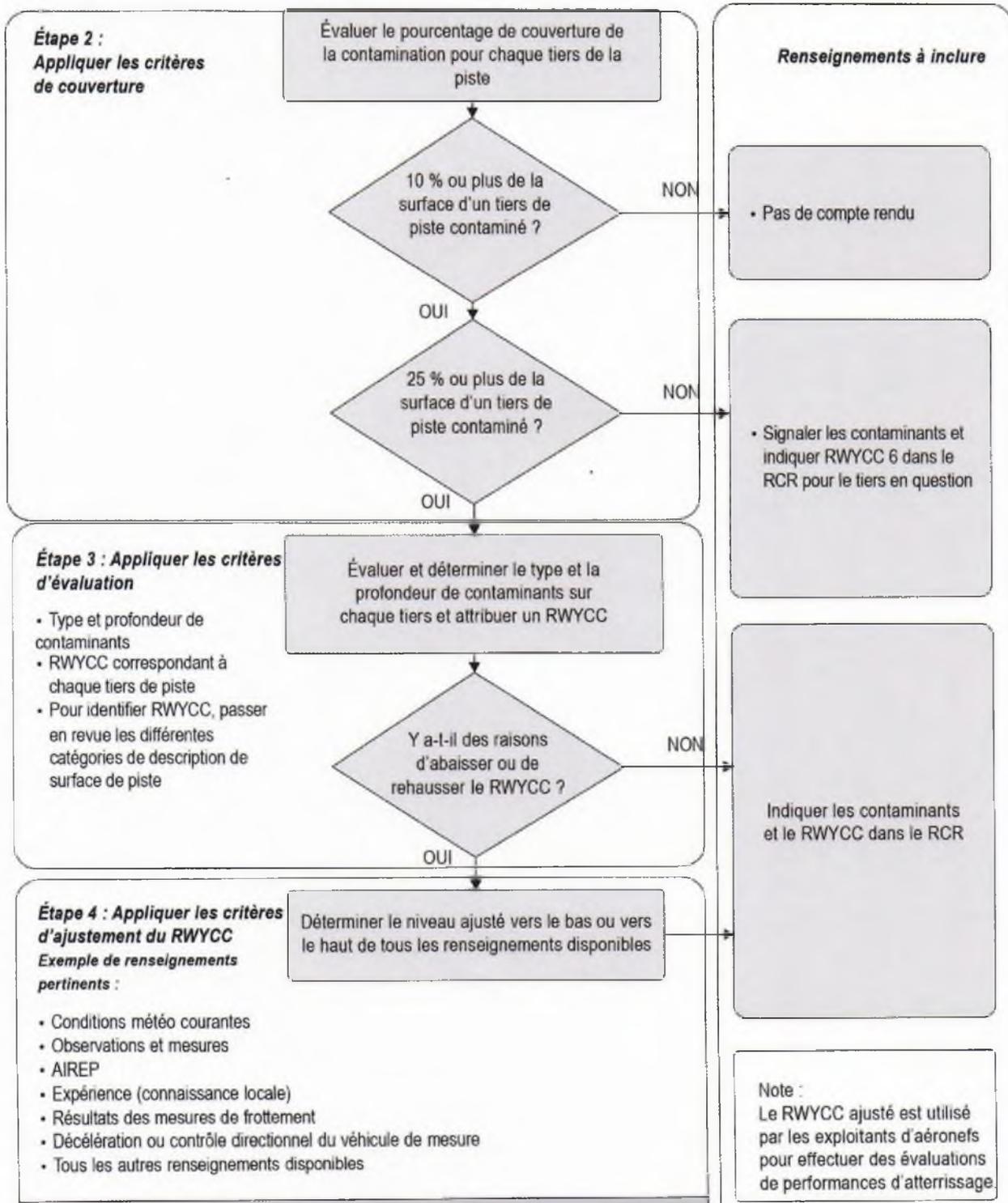


Figure 3-4. Logigramme A



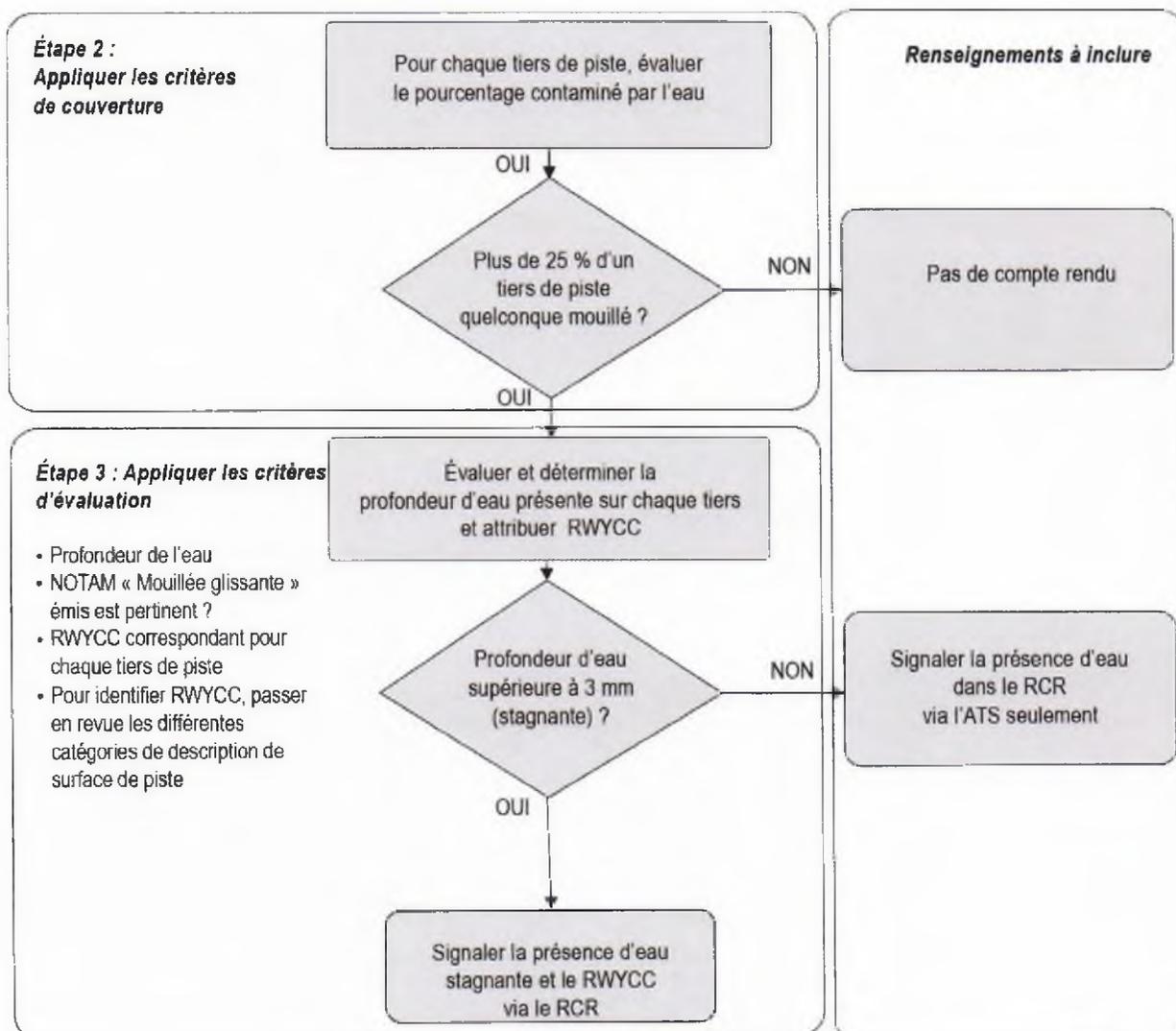


Figure 3-5. Logigramme B

 <p data-bbox="203 292 586 336">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="635 181 1160 234">GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p data-bbox="808 262 987 285">« GUID-AGA-6107 »</p>	<p data-bbox="1206 181 1369 285">Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	---	--

CHAPITRE 4 : FORMATION DU PERSONNEL

Il est reconnu que les renseignements fournis par le personnel de l'aérodrome qui évalue l'état de surface des pistes et en rend compte sont cruciaux pour le succès du rapport sur l'état des pistes. À elle seule, une erreur dans le compte rendu de l'état d'une piste ne devrait pas causer d'accident ou d'incident. Les tolérances d'exploitation devraient prévoir une erreur raisonnable dans l'évaluation, y compris une évolution non signalée de l'état de la piste. Toutefois, une erreur dans l'état signalé de la piste peut signifier que les tolérances ne sont plus suffisantes pour prendre en compte d'autres variations opérationnelles (vent arrière inattendu, altitude et vitesse élevées à la verticale du seuil ou arrondi prolongé).

À cela, il faut ajouter la nécessité de fournir les renseignements évalués dans un format permettant de les diffuser, ce qui exige que les limitations inhérentes à la syntaxe de diffusion soient bien comprises. Cela limite de plus la rédaction des observations en langage clair qui peuvent être fournies.

Il est important de suivre les procédures normalisées pour la communication des renseignements évalués sur l'état de surface des pistes pour faire en sorte que la sécurité ne soit pas compromise lorsque des avions utilisent des pistes mouillées ou contaminées. Le personnel doit être formé dans les domaines de compétence pertinents et leur compétence sera vérifiée de la manière prescrite par l'ANAC pour garantir qu'on puisse faire confiance à leurs évaluations.

Le programme de formation peut inclure une formation initiale et une formation périodique de recyclage dans les domaines suivants :

- a) connaissance de l'aérodrome, y compris les marques, panneaux indicateurs et feux d'aérodrome ;
- b) procédures d'aérodrome décrites dans le manuel d'aérodrome ;
- c) plan d'urgence d'aérodrome ;
- d) procédures de préparation des avis aux aviateurs/aviatrices (NOTAM) ;
- e) procédures d'achèvement/de préparation relatives au RCR ;
- f) règles de conduite sur l'aérodrome ;
- g) procédures de contrôle de la circulation aérienne sur l'aire de mouvement ;
- h) procédures d'exploitation radiotéléphonique ;
- i) expressions conventionnelles utilisées dans le contrôle d'aérodrome, y compris le code d'épellation en radiotéléphonie de l'OACI ;
- j) procédures et techniques d'inspection des aérodromes ;
- k) types de contaminants de piste et comptes rendus à leur sujet ;
- l) évaluation et compte rendu des caractéristiques de frottement de la surface des pistes ;
- m) emploi du dispositif de mesure du frottement des pistes ;
- n) étalonnage et entretien du dispositif de mesure du frottement des pistes ;
- o) conscience des incertitudes quant aux informations visées aux alinéas l) et m) ;



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

p) procédures d'exploitation par faible visibilité.

Le tableau ci-dessous présente un exemple de programme de formation destiné au personnel des exploitants d'aérodromes, selon le format de compte rendu mondial.

Note. — On suppose que la conduite sur la piste est permise avec les autorisations appropriées de l'ATC dans toutes les conditions météorologiques.

1. Généralités	
Contexte	<ul style="list-style-type: none"> • Recommandations du Comité de réglementation de l'aviation (ARC) de la FAA sur l'évaluation des performances de décollage et d'atterrissage (TALPA) • OACI, Équipe spéciale sur le frottement des pistes (FTF), SARP, PANS et éléments d'orientation • États, réglementation
Historique de l'effet des pertes de coefficient de frottement	<ul style="list-style-type: none"> • Accidents • Différents pays, différentes méthodes
2. Nouveau format de compte rendu — RWYCC	
<i>Note.</i> — Élaboré de concert avec les aviateurs concernés par les performances des avions.	
Méthode	<ul style="list-style-type: none"> • Code RWYCC • Évaluation • Tiers de la piste
3. RCAM	
Format de la RCAM	
Définitions de la contamination	
Évaluation visuelle et recours à l'expérience	
Longueur et largeur de la piste	
4. RCR	
Critères d'élévation et d'abaissement du niveau	
Section performances de l'avion	
Section conscience de la situation	
Mise à jour rapide en cas de changement important	
Considérations relatives à l'atterrissage (vent traversier également pris en considération dans la décision du pilote)	
Considérations relatives au décollage (vent traversier également pris en considération dans la décision du pilote)	
Compte rendu de pilote – Commentaires sur l'AIREP	



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

Types d'erreurs	<ul style="list-style-type: none"> • Conséquences • Marge de sécurité
Fiabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Cohérence • Exactitude
5. Destinataire du compte rendu	
ATC	<ul style="list-style-type: none"> • ATIS
AIM	<ul style="list-style-type: none"> • SNOWTAM
Coordination avec l'ATC pour : <ul style="list-style-type: none"> • l'entrée sur la piste ; • le moment de l'évaluation ; • la diffusion des résultats. 	
6. Entretien dans le cas d'une piste « glissante mouillée »	
<ul style="list-style-type: none"> • Tendance • NOTAM • RCR 	
7. Documents et archivage	

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

ANNEXE 1 : METHODES D'EVALUATION DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES

		<i>RACI 6001</i>	<i>OBSERVATIONS</i>
CONCEPTION ET CONSTRUCTION	Pente	3.1.13 Pentes longitudinales 3.1.19 Pentes transversales	
	Texture	3.1.26 la profondeur moyenne de la texture superficielle d'une surface neuve soit au moins égale à 1,0 mm.	
	Niveau minimal de frottement fixé par l'ANAC	3.1.23 La surface d'une piste en dur sera construite ou refaite de manière à offrir des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal de frottement fixé par l'ANAC	Les critères fixés par l'ANAC pour les caractéristiques de frottement de la surface et les résultats obtenus à l'aide des méthodes d'évaluation fixées ou convenues par l'ANAC constituent la référence à partir de laquelle le suivi de tendance est effectué et évalué.
	Polissage	3.1.23 La surface d'une piste en dur sera construite ou refaite de manière à offrir des caractéristiques de frottement égales ou supérieures au niveau minimal de frottement fixé par l'ANAC.	Le coefficient de polissage accéléré (CPA) est une mesure de résistance au dérapage sur un petit échantillon de la surface en pierre qui a subi une période standard de polissage.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

			Accumulation de caoutchouc	Changement de géométrie	Polissage
MÉTHODES D'ÉVALUATION POUR SUIVRE LA TENDANCE AU CHANGEMENT DU FROTTEMENT À LA SURFACE	Visuel — macrotexture	Un examen visuel ne fournira qu'une évaluation très brute de la macrotexture. Une importante accumulation de caoutchouc peut être identifiée.	X		
	Visuel — microtexture	Un examen visuel fournira une évaluation très brute de la microtexture et de la mesure dans laquelle la microtexture était comblée et recouverte par le caoutchouc.	X		
	Visuel — géométrie de la piste (formation de flaques)	Un examen visuel durant une tempête de pluie et le processus de séchage ultérieur de la piste révélera comment la piste se draine et s'il y a eu de quelconques changements de la géométrie de la piste qui provoquent la formation de flaques. L'épaisseur de toute flaque peut être mesurée à l'aide d'une règle ou de tout autre méthode/outil de mesure d'épaisseur approprié.		X	
	Au toucher — macrotexture	Une évaluation « au toucher » peut permettre de faire la différence entre les degrés de perte de texture mais non de les quantifier.	X		
	Au toucher — microtexture	Une évaluation « au toucher » peut permettre de déterminer si la microtexture a été comblée/couverte par l'accumulation de caoutchouc.	X		
	Méthode d'étalement de couches de graisse (MTD)	Mesure d'un volume — profondeur de texture moyenne (MTD) — essentiellement en utilisant la méthode d'étalement de couches de graisse, méthode de mesure utilisée aux fins de la recherche liée aux performances des avions.	X		
	Méthode d'étalement de couches de sable (verre) (MTD)	Mesure d'un volume — profondeur de texture moyenne (MTD). La méthode d'étalement de couches de sables (verre) n'est pas identique à la méthode d'étalement de couches de graisse. Il n'y a actuellement aucun rapport accepté internationalement entre ces deux méthodes.	X		
	Laser — stationnaire (MPD)	Mesure d'un profil — Profondeur de profil moyenne (MPD). Il n'y a pas de rapport établi entre la MTD et la MPD. Le rapport doit être établi pour les appareils laser utilisés et la méthode de mesure volumétrique préférée qui est employée.	X		
Laser — en déplacement (MPD)					

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

			Accumulation de caoutchouc	Changement de géométrie	Polissage
	<p>Mesure du frottement — épaisseur appliquée contrôlée de l'eau</p>	<p>Une mesure du frottement est un produit de système qui inclut toutes les caractéristiques de frottement de la surface et les caractéristiques de l'appareil de mesure lui-même. Toutes les variables autres que celles qui sont liées aux caractéristiques de frottement de la surface doivent être contrôlées afin d'établir le rapport entre les valeurs mesurées et les caractéristiques de frottement de la surface.</p> <p>Le produit du système est un nombre sans dimension qui est lié aux caractéristiques de frottement de la surface et à ce titre constitue aussi une mesure de la macrotecture. [Le nombre généré par le système doit être groupé avec d'autres renseignements (méthodes d'évaluation) pour identifier quelles sont les caractéristiques de frottement de la surface qui influencent de façon significative le produit du système.]</p> <p>Il est reconnu qu'il n'y a actuellement pas de consensus au sein de l'industrie aéronautique sur la manière de contrôler l'incertitude liée à la capacité de répétition et de reproduction et à la stabilité dans le temps. Il est essentiel que cette incertitude soit aussi mince que possible, aussi l'OACI a-t-elle rendu plus strictes les normes liées à l'utilisation d'appareils de mesure du frottement, y compris en ce qui concerne la formation du personnel qui utilise ces appareils.</p>	X		X
	<p>Mesure du frottement — humidité naturelle</p>	<p>Les mesures du frottement effectuées dans des conditions d'humidité naturelle durant une tempête de pluie pourraient révéler si des portions d'une piste risquent de voir des flaques se former et/ou de ne plus répondre aux critères fixés par l'ANAC.</p>	X	X	X
	<p>Modélisation de l'écoulement des eaux et prédictions de l'épaisseur de l'eau</p>	<p>Des technologies émergentes fondées sur l'utilisation d'un modèle de la surface de la piste décrivant sa surface géométrique (cartographiée) et regroupées avec les renseignements provenant des capteurs concernant l'épaisseur de l'eau permettent d'obtenir des renseignements en temps réel et ainsi de contrôler la surface de la piste complète et de prévoir les épaisseurs d'eau.</p>		X	

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

ANNEXE 2 : FORMULAIRE DU RCR (VERSION FRANCAISE)

FORMULAIRE RCR			
Nom de l'aérodrome	Nom de l'exploitant d'aérodrome	Date d'évaluation	Numéro
Section Calcul des performances de l'avion			
Information	Source	format	
INDICATEUR D'EMPLACEMENT DE L'AÉRODROME	Doc 7910 de l'OACI, <i>Indicateurs d'emplacement</i>	nnnn :	
DATE ET HEURE DE L'ÉVALUATION	Temps UTC	MMDDhhmm :	
NUMÉRO D'IDENTIFICATION DE PISTE LE MOINS ÉLEVÉ	Piste concernée (RWY)	nn[L] or nn[C] or nn[R]:	
CODE D'ÉTAT DE PISTE (RWYCC) POUR CHAQUE TIERS DE PISTE	Évaluation basée sur la RCAM et les procédures associées	n/n/n :	
POURCENTAGE DE COUVERTURE DU CONTAMINANT POUR CHAQUE TIERS DE PISTE	Observation visuelle pour chaque tiers de piste	[n]nn/[n]nn/[n]nn:	
PROFONDEUR (en mm) DU CONTAMINANT NON ADHÉRENT POUR CHAQUE TIERS DE PISTE	Observation visuelle évaluée pour chaque tiers de piste, confirmée par des mesures le cas échéant	[n]nn/[n]nn/[n]nn :	
DESCRIPTION DE L'ÉTAT SUR TOUTE LA LONGUEUR DE LA PISTE SECHE EAU STAGNANTE MOUILLEE	Observation visuelle pour chaque tiers de piste	nnnn/nnnn/nnnn :	
RGEUR DE LA PISTE À LAQUELLE LES CODES D'ÉTAT DE PISTE S'APPLIQUENT, SI ELLE EST INFÉRIEURE À LA LARGEUR PUBLIÉE	Observations visuelles de la piste et informations provenant des procédures locales	nn	
Section Conscience de la situation			
LONGUEUR DE PISTE RÉDUITE, SI ELLE EST INFÉRIEURE À LA LONGUEUR PUBLIÉE (en m)	NOTAM	RWY nn [L] or nn [C] or nn [R] LDA REDUCED TO [n]nnn :	
SABLE NON ADHÉRENT SUR LA PISTE	Observation visuelle en piste	RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] LOOSE SAND :	
TRAITEMENT CHIMIQUE SUR LA PISTE	Application de traitement connue. Observation visuelle de produits chimiques résiduels sur la piste	RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] CHEMICALLY TREATED :	
ÉTAT DE VOIE DE CIRCULATION	Observation visuelle, AIREP, signalée par d'autres membres du personnel de l'aérodrome, etc.	TWY [nn]n POOR :	
ÉTAT D'AIRE DE TRAFIC	Observation visuelle, AIREP, signalée par d'autres membres du personnel de l'aérodrome, etc.	APRON (nnnn) POOR	
COEFFICIENT DE FROTTEMENT MESURÉ	Dépend de normes établies ou convenues par l'Etat du Bénin	RWY nn [L] nn	
OBSERVATIONS EN LANGAGE CLAIR	Toute information opérationnelle supplémentaire importante à signaler Caractères acceptables : A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z		

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

	<p>0 1 2 3 4 5 6 7 8 9</p> <p>/ [barre oblique] « . » [point] « » [espace]</p>	
--	--	--

Chapelet d'information complet

-----	-----	---	//	//	//	//
Aérodrome	Date & heure	RWY	RWYCC	% Pourcentage	Profondeur en mn	Contaminant
						→
Conscience de la situation						Longueur de piste réduite en mn (Si applicable)

Prénoms et Noms des évaluateurs	Fonctions	Signatures

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES « GUID-AGA-6107 »	Edition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021
--	---	--

ANNEXE 3 : RCR FORM (ENGLISH VERSION)

RCR FORM			
Aerodrome name	Name of aerodrome operator	Evaluation date	Number
Airplane performance calculation section			
Information	Source	format	
AERODROME LOCATION INDICATOR	ICAO Doc 7910, <i>Location Indicators</i>	nnnn:	
DATE AND TIME OF ASSESSMENT	UTC Time	MMDDhhmm:	
LOWER RUNWAY DESIGNATION NUMBER	Actual runway	nn[L] or nn[C] or nn[R]:	
RWYCC FOR EACH RUNWAY THIRD	Assessment based on the RCAM and associated procedures	n/n/n/n :	
PER CENT COVERAGE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD	Visual observation for each runway third	[n]nn/[n]nn/[n]nn:	
DEPTH FOR LOOSE CONTAMINANT FOR EACH RUNWAY THIRD	Visual observation assessed for each runway third confirmed by measurements when appropriate	[n]nn/[n]nn/[n]nn :	
CONDITION DESCRIPTION (<i>contaminant type</i>) for each runway third WET STANDING WATER DRY	Visual observation for each runway third	nnnn/nnnn/nnnn :	
WIDTH RUNWAY TO WHICH THE RWYCCs APPLY IF LESS THAN PUBLISHED WIDTH	Visual observations of the runway and information from local procedures	nn	
Situational awareness section			
REDUCED RUNWAY LENGTH	NOTAM	RWY nn [L] or nn [C] or nn [R] LDA REDUCED TO [n]nnn :	
LOOSE SAND ON THE RUNWAY	Visual observation while at the runway	RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] LOOSE SAND :	
CHEMICAL TREATMENT ON RUNWAY	known application of the treatment. Visual observation of residual chemicals on the runway	RWY nn[L] or nn[C] or nn[R] CHEMICALLY TREATED :	
TAXIWAY CONDITIONS	Visual observations, AIREPs, reported by other aerodrome personnel, etc.	TWY [nn]n POOR:	
APRON CONDITIONS	Visual observations, AIREPs, reported by other aerodrome personnel, etc.	APRON [nnnn] POOR	
ANAC APPROVED AND PUBLISHED USE OF MEASURED FRICTION COEFFICIENT	Dependent upon the standard set or agreed by the civil Aviation Authority	RWY nn [L] nn	

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION ET AU COMPTE RENDU DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES</p> <p>« GUID-AGA-6107 »</p>	<p>Édition : 2 Date : 22/09/2021 Amendement : 01 Date : 22/09/2021</p>
---	--	--

<p><i>Plain language remarks using only allowable characters in capital letters.</i></p>	<p>Any additional significant operational information to be reported</p>	
--	--	--

Complete information string

_____	_____	_____	____/____/____	____/____/____	____/____/____	____/____/____/____
Aerodrome	Date & Time	RWY	RWYCC	% Coverage	Depth in mm	Contaminant
						→
Situational awareness section						Reduced RWY width in m (if applicable)

First Names and Names of Assessors	Functions	Signings

- FIN -