

OBJET : Entrée en vigueur du nouvel imprimé SNOWTAM le 14 novembre 2013**1 Introduction**

L'amendement 37 de l'Annexe 15 s'applique à compter du 14 novembre 2013. Cet amendement intègre une modification de l'imprimé SNOWTAM dont la nouvelle version est disponible en téléchargement via la page « Une du Jour » du site du SIA <http://sia.aviation-civile.gouv.fr>

L'objet de la présente circulaire est de préciser les éléments à renseigner dans la nouvelle version de l'imprimé SNOWTAM et les modalités de transmission du message SNOWTAM. Un exemple d'imprimé renseigné figure en dernière page de cette circulaire.

Ces dispositions annulent et remplacent la page AD 1.2-15 de l'AIP France.

2 Instructions sur la manière de remplir l'imprimé SNOWTAM

- a) Lorsque les renseignements portent sur plus d'une piste, répondre à nouveau aux cases B à P pour chacune des pistes.
- b) Les cases, y compris l'indicatif de rubrique, doivent être omises complètement lorsqu'il n'y a pas d'information à y inclure.
- c) Il faut utiliser les unités métriques, sans indiquer l'unité de mesure.
- d) La validité maximale du SNOWTAM est de 24 heures. Un nouveau SNOWTAM doit être diffusé chaque fois qu'un changement significatif intervient dans les conditions à la surface des pistes. Les modifications énumérées ci-après, en ce qui concerne les conditions à la surface des pistes, sont jugées significatives :
 - 1) une modification d'environ 0,05 de la valeur du coefficient de frottement ;
 - 2) des modifications de l'épaisseur du dépôt supérieures à 20 mm pour la neige sèche ; 10 mm pour la neige mouillée ; 3 mm pour la neige fondante ;
 - 3) une modification de 10 % ou plus de la longueur ou de la largeur utilisable d'une piste ;
 - 4) toute modification du type de dépôt ou de son étendue qui exige une nouvelle classification dans la case F ou T du SNOWTAM ;
 - 5) si des congères critiques se trouvent d'un seul côté ou de part et d'autre de la piste, toute modification de leur hauteur ou de leur distance par rapport à l'axe de piste ;
 - 6) toute modification affectant la visibilité du balisage lumineux de la piste, par suite de l'obscurcissement des feux ;
 - 7) toutes autres conditions réputées significatives, d'après l'expérience ou les conditions locales.
- e) L'en-tête abrégé « TTAAiiii CCCC MMYGGg (BBB) » est inséré pour faciliter le traitement automatique des messages SNOWTAM dans les banques de données informatisées. L'explication de ces symboles est la suivante :

TT = désignateur de données SNOWTAM = SW ;

AA = désignateur géographique des États, par exemple LF = FRANCE, EG = Royaume-Uni (voir Doc 7910 — Indicateurs d'emplacement, Partie 2 — Index des lettres de nationalité pour les indicateurs d'emplacement) ;

iiii = numéro de série du SNOWTAM exprimé par un groupe de 4 chiffres ;

CCCC = indicateur d'emplacement à quatre lettres de l'aérodrome auquel se rapporte le SNOWTAM (voir Doc 7910 — Indicateurs d'emplacement) ;

MMYYGGg = date/heure d'observation/de mesure, où :

MM = mois, par exemple janvier = 01, décembre = 12 ;

YY = jour du mois ;

GGg = heure UTC, en heures (GG) et minutes (gg) ;

(BBB) = groupe facultatif pour désigner un rectificatif à un SNOWTAM diffusé antérieurement avec le même numéro de série = COR.

Note 1.- Les parenthèses de (BBB) indiquent que ce groupe est facultatif.

Note 2.- Lorsque les renseignements portent sur plus d'une piste et que les dates/heures de chaque observation/mesure sont indiquées par des réponses multiples dans la case B, la dernière date/heure d'observation/de mesure est indiquée dans l'en-tête abrégé (MMYYGGg).

Exemple : En-tête abrégé du SNOWTAM n°149 de Zurich, mesure/observation du 7 novembre à 0620 UTC :

SWLS0149 LSZH 11070620

Note. — Les groupes d'information sont séparés par un espace, comme on le voit ci-dessus.

- f) Dans l'imprimé, le mot « SNOWTAM » et le numéro de série SNOWTAM formé d'un groupe de 4 chiffres seront séparés par un espace, par exemple : SNOWTAM 0124.
- g) Pour rendre le message SNOWTAM plus facile à lire, inclure un interligne à la suite du numéro de série SNOWTAM, de la case A, de la dernière case concernant la piste (p. ex. la case P) et de la case S.

3 Renseignement de l'imprimé

1. Case A

Indicateur d'emplacement d'aérodrome (indicateur d'emplacement de quatre lettres).

2. Case B

Groupe date/heure de 8 chiffres donnant le mois, le jour, l'heure et la minute de l'observation en UTC ; cette case doit toujours être remplie.

3. Case C

Numéro d'identification de la piste en commençant par le nombre le moins élevé.

4. Case D

Longueur dégagée de la piste, en mètres, si elle est inférieure à la longueur publiée (voir la case T sur l'indication de la longueur de piste non déblayée).

5. Case E

Largeur dégagée de la piste, en mètres, si elle est inférieure à la largeur publiée ; s'il y a décalage à gauche ou à droite par rapport à l'axe de piste, ajouter (sans espace) « L » ou « R » ; il s'agit de la largeur observée à partir du seuil qui porte le numéro d'identification de piste le plus faible.

6. Case F

Dépôts observés sur toute la longueur de piste, comme l'explique l'imprimé. On pourra utiliser des combinaisons de chiffres appropriées pour indiquer des conditions qui varient sur différents segments de la piste. En présence de plusieurs types de dépôt sur une même partie de la piste, on les mentionnera dans l'ordre où ils se succèdent, du haut (le plus près du ciel) vers le bas (le plus près de la piste). La présence de congères, les dépôts d'épaisseur sensiblement supérieure à la moyenne ou d'autres caractéristiques significatives des dépôts pourront être indiqués en langage clair dans la case T. Les valeurs pour chaque tiers de piste seront séparées par une barre oblique (/), sans espace entre les chiffres et la barre oblique, par exemple : 47/47/47.

Note – Les définitions des différents types de neige figurent à la fin de la présente circulaire.

7. Case G

Épaisseur moyenne du dépôt (en mm) sur chaque tiers de la longueur totale de la piste, ou « XX » si cette épaisseur n'est pas mesurable ou n'est pas significative du point de vue de l'exploitation. La mesure sera effectuée à 20 mm près pour la neige sèche, 10 mm près pour la neige mouillée et 3 mm près pour la neige fondante. Les valeurs pour chaque tiers de la piste seront séparées par une barre oblique (/), sans espace entre les chiffres et la barre oblique, par exemple : 20/20/20.

8. Case H

Estimation du frottement (un seul chiffre) sur chaque tiers de la piste, à partir du seuil qui porte le numéro d'identification de piste le plus faible.

On peut utiliser un appareil de mesure du frottement dans le cadre de l'évaluation générale de la surface de la piste. Certains États ont peut-être mis au point des procédures d'évaluation de la surface des pistes pouvant inclure l'utilisation de renseignements obtenus d'appareils de mesure du frottement et l'indication de valeurs quantitatives. De telles procédures devraient être publiées dans l'AIP et l'indication, faite dans la case T de l'imprimé SNOWTAM.

Les valeurs pour chaque tiers de piste seront séparées par une barre oblique (/), sans espace entre les chiffres et la barre oblique, par exemple : 5/5/5.

9. Case J

Congères critiques. Indiquer leur hauteur éventuelle en centimètres et leur distance par rapport au bord de la piste en mètres, suivie (sans espace) des lettres « L » (gauche), « R » (droite) ou « LR » (des deux côtés), l'observation étant faite à partir du seuil qui porte le numéro d'identification de piste le plus faible.

10. Case K

Si des feux de piste sont cachés, indiquer « OUI » suivi (sans espace) de « L », « R » ou « LR », l'observation étant faite à partir du seuil portant le numéro d'identification de piste le plus faible.

11. Case L

Si un nouveau déblaiement doit être effectué, indiquer la longueur et la largeur de piste déblayée, ou « TOTAL » si la piste doit être entièrement déblayée.

12. Case M

Indiquer l'heure UTC prévue.

13. Case N

Le code (et la combinaison de codes) de la case F peut être utilisé pour décrire les conditions sur les voies de circulation. Inscrire « NON » si aucune des voies de circulation desservant la piste n'est utilisable.

14. Case P

Si les congères mesurent plus de 60 cm de hauteur, indiquer « OUI » suivi de la distance latérale entre les congères, en mètres.

15. Case R

Le code (et la combinaison de codes) de la case F peut être utilisé pour décrire les conditions sur l'aire de trafic ; inscrire « NON » si l'aire de trafic est inutilisable.

16. Case S

Indiquer l'heure prévue de la prochaine observation/mesure, en UTC.

17. Case T

Donner en langage clair tout renseignement intéressant l'exploitation, mais utiliser toujours l'échelle ci-après pour indiquer la longueur de piste non déblayée (case D) et le pourcentage de recouvrement de la piste (case F) en procédant, au besoin, par tiers de piste :

« PISTE RECOUVERTE À 10 POUR CENT » si les dépôts recouvrent au plus 10 % de la piste

« PISTE RECOUVERTE À 25 POUR CENT » si les dépôts recouvrent de 11 à 25 % de la piste

« PISTE RECOUVERTE À 50 POUR CENT » si les dépôts recouvrent de 26 à 50 % de la piste

« PISTE RECOUVERTE À 100 POUR CENT » si les dépôts recouvrent plus de 50 % de la piste.

EXEMPLE D'IMPRIMÉ SNOWTAM REMPLI

GG EHAMZQZX EDDFZQZX EKCHZQZX

070645 LSZHNYX

SWLS0149 LSZH 11070700

(SNOWTAM 0149

A) LSZH

B) 11070620

B) 11070600

B) 11070700

C) 02

C) 09

C) 12

D)...P)

D)...P)

D)...P)

R) NON

T) DÉGLAÇAGE

S) 11070920

4 Définitions des différents types de neige***Neige (au sol) :***

a) *Neige sèche.* Neige qui, non tassée, se disperse au souffle ou qui, tassée à la main, se désagrège une fois relâchée ; densité inférieure à 0,35.

b) *Neige mouillée.* Neige qui, tassée à la main, s'agglutine et forme ou tend à former une boule ; densité égale ou supérieure à 0,35 et inférieure à 0,5.

c) *Neige compactée.* Neige qui a été comprimée en une masse solide et résiste à une nouvelle compression et qui forme bloc ou se fragmente lorsqu'on la ramasse ; densité supérieure ou égale à 0,5.

Neige fondante

Neige gorgée d'eau qui, si l'on frappe du pied à plat sur le sol, produit des éclaboussures ; densité de 0,5 à 0,8.

Note.- Les mélanges de glace, de neige et/ou d'eau stagnante peuvent, notamment lors des chutes de pluie, de pluie et neige, ou de neige, avoir des densités supérieures à 0,8. Ces mélanges, en raison de leur haute teneur en eau ou en glace, ont un aspect transparent au lieu d'un aspect translucide, ce qui, dans la gamme des mélanges à haute densité, les distingue facilement de la neige fondante.

IMPRIMÉ SNOWTAM

(En-tête COM)	(INDICATEUR DE PRIORITÉ)	(ADRESSES)			<≡		
	(DATE ET HEURE DU DÉPÔT)	(INDICATIF DE L'EXPÉDITEUR)			<≡		
(En-tête abrégé)	(SWAA* NUMÉRO DE SÉRIE)				(INDICATEUR D'EMPLACEMENT)	(DATE/HEURE DE L'OBSERVATION)	(GROUPE FACULTATIF)
	S	W	*	*			

SNOWTAM	(Numéro de série)	<≡
(INDICATEUR D'EMPLACEMENT DE L'AÉRODROME)	A)	<≡
[DATE/HEURE DE L'OBSERVATION (<i>heure de la fin des mesures en UTC</i>)]	B)	→
(IDENTIFICATION DE LA PISTE)	C)	→
[LONGUEUR DÉBLAYÉE SI INFÉRIEURE À LA LONGUEUR DE PISTE PUBLIÉE (<i>en m</i>)]	D)	→
[LARGEUR DÉBLAYÉE SI INFÉRIEURE À LA LARGEUR DE PISTE PUBLIÉE (<i>en m si décalée à gauche ou à droite par rapport à l'axe, ajouter « L » ou « R » après les chiffres</i>)]	E)	→
[CONDITIONS SUR TOUTE LA LONGUEUR DE LA PISTE (<i>observées sur chaque tiers de la piste à partir du seuil qui porte le numéro d'identification de piste le plus faible</i>) NIL — PISTE DÉBLAYÉE ET SÈCHE 1 — HUMIDE 2 — MOUILLÉE 3 — GIVRE OU GELÉE BLANCHE (<i>épaisseur normalement moins de 1 mm</i>) 4 — NEIGE SÈCHE 5 — NEIGE MOUILLÉE 6 — NEIGE FONDANTE 7 — GLACE 8 — NEIGE COMPACTÉE 9 — ORNIÈRES OU ARÊTES GELÉES]	F) .../.../...	→
[ÉPAISSEUR MOYENNE (<i>en mm</i>) SUR CHAQUE TIERS DE LA LONGUEUR TOTALE DE LA PISTE]	G) .../.../...	→
(ESTIMATION DU FROTTEMENT SUR CHAQUE TIERS DE LA PISTE) ESTIMATION DU FROTTEMENT BON — 5 MOYEN/BON — 4 MOYEN — 3 MOYEN/MÉDIOCRE — 2 MÉDIOCRE — 1 <i>(Les valeurs intermédiaires « MOYEN/BON » et « MOYEN/MÉDIOCRE » sont des renseignements plus précis dans l'estimation, quand on juge que le frottement est compris entre moyen et bon ou entre moyen et médiocre.)</i>	H) .../.../...	→
[CONGÈRES CRITIQUES (<i>hauteur (cm), distance (m) du bord de la piste suivis de « L », « R » ou « LR », s'il y a lieu</i>)]	J)	→
[FEUX DE PISTE S'ILS SONT CACHÉS (<i>dans l'affirmative, inscrire « OUI » suivi de « L », « R » ou « LR », s'il y a lieu</i>)]	K)	→
[NOUVEAU DÉBLAIEMENT SERA EFFECTUÉ SUR ... (<i>longueur (m)/largeur (m) qui seront déblayées ; s'il s'agit de toute la surface, inscrire « TOTAL »</i>)]	L)	→
[QU'ON ESPÈRE TERMINER À ... (<i>UTC</i>)]	M)	→
[VOIE DE CIRCULATION (<i>si aucune des voies de circulation appropriées n'est disponible, inscrire « NON »</i>)]	N)	→
[PRÉSENCE DE CONGÈRES SUR LES VOIES DE CIRCULATION (<i>si les congères mesurent plus de 60 cm de hauteur, inscrire « OUI » suivi de la distance latérale entre les congères, en m</i>)]	P)	<≡
[AIRE DE TRAFIC (<i>si inutilisable inscrire « NON »</i>)]	R)	→
[PROCHAINE OBSERVATION/MESURE PRÉVUE POUR ... (<i>mois/jour/heure en UTC</i>)]	S)	→
[REMARQUES EN LANGAGE CLAIR (<i>notamment présence de dépôts et autres renseignements intéressants l'exploitation, p. ex. sablage, déglçage, produits chimiques</i>)]	T)) <≡
NOTES : 1. * Inscrire lettres de nationalité (voir Doc 7910 de l'OACI, Partie 2). 2. Pour renseignements concernant d'autres pistes, répondre à nouveau aux rubriques B à P. 3. Les mots entre parenthèses () ne sont pas transmis.		

SIGNATURE DE L'EXPÉDITEUR (*ne pas transmettre*)