

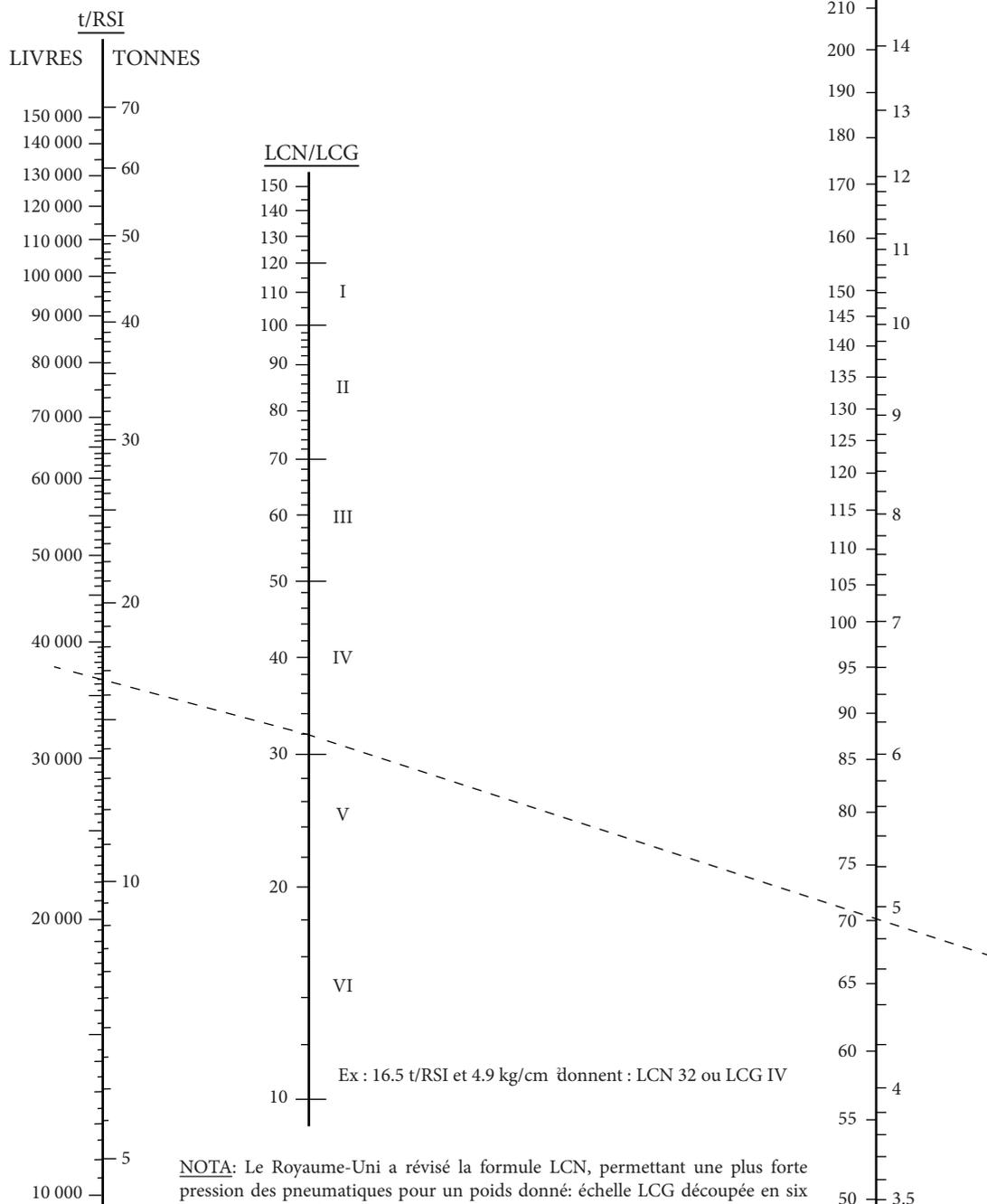
RESISTANCES DES CHAUSSEES

Méthode LCN/LCG

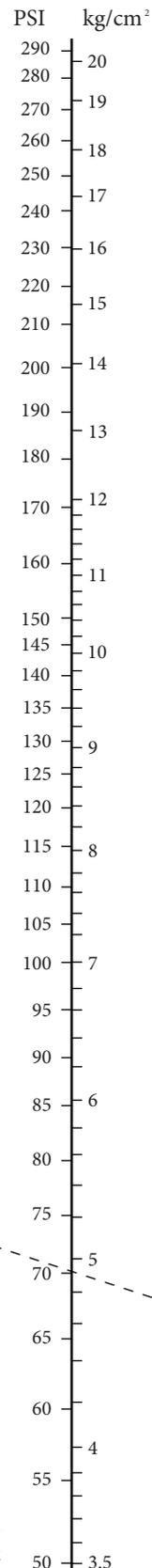
Sur certains AD, la résistance de piste est définie par un nombre du type "LCN/LCG". Ce nombre doit être déterminé pour un type d'appareil et comparé à celui de la piste. En cas de LCN/LCG "avion" supérieur au LCN/LCG "piste", demander autorisation aux autorités de l'AD.

Détermination du nombre LCN/LCG pour un avion donné:

- 1) Calculer le poids par roue simple isolée (t/RSI) et le situer sur l'échelle de gauche.
- 2) Situer la pression des pneumatiques sur l'échelle de droite.
- 3) Joindre ces deux points. L'intersection avec l'échelle centrale détermine le nombre LCN/LCG.
- 4) Ce chiffre LCN/LCG ne doit pas être supérieur à celui publié pour la piste.



**PRESSIONS
PNEUMATIQUES**



RESISTANCE DES CHAUSSEES

Réf : OACI ANNEXE 14 Vol 1 § 2.6

Applicable jusqu'au 27 novembre 2024

Extrait du site internet Service Technique de l'Aviation Civile (STAC)

ACN / PCN

La méthode ACN/PCN est un système international normalisé élaboré par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui vise à fournir des renseignements sur la résistance des chaussées aéronautiques et qui permet de ce fait de juger de l'admissibilité de chaque aéronef en fonction de sa charge et de la résistance des chaussées. Cette méthode est applicable depuis 1983 par l'ensemble des états membres de l'OACI.

Le PCN : Pavement classification number

Le principe de cette méthode est relativement simple puisque l'on associe à chaque zone homogène - section de chaussée dont les caractéristiques techniques sont identiques ou du moins suffisamment proches pour être assimilées - d'une plate-forme un PCN qui reflète la capacité portante de la chaussée. Cette information est publiée de la manière suivante conformément aux spécifications de l'Annexe 14 de l'OACI :

$$\text{PCN} = 27 / \text{F} / \text{A} / \text{W} / \text{T}$$

Le nombre est le numéro de classification de chaussée arrondi à un nombre entier.

- La première lettre correspond à la nature de la chaussée :

- ▶ **F** : pour les chaussées souples (Flexible en anglais), c'est à dire composées essentiellement d'enrobés bitumineux ;
- ▶ **R** : pour les chaussées rigides composées essentiellement de béton de ciment.

Pour les chaussées atypiques composées à la fois de béton de ciment et d'enrobés bitumineux, on utilise la publication qui correspond le mieux au comportement mécanique de la chaussée.

- La deuxième lettre désigne la catégorie de résistance du sol support soit encore le sol « naturel » sous la chaussée :

- ▶ **A** : résistance élevée ;
- ▶ **B** : résistance moyenne ;
- ▶ **C** : résistance faible ;
- ▶ **D** : résistance ultra faible.

- La troisième lettre fait référence à la limite de pression de gonflage des pneumatiques :

- ▶ **W** - Illimitée : pas de limite de pression
- ▶ **X** - Élevée : pression limitée à 1,75 MPa
- ▶ **Y** - Moyenne : pression limitée à 1,25 MPa
- ▶ **Z** - Faible : pression limitée à 0,50 MPa

- La dernière lettre indique la base d'évaluation du PCN :

- ▶ **T** : évaluation technique c'est à dire basée essentiellement sur les caractéristiques mécaniques de la chaussée ;
- ▶ **U** : évaluation « par expérience » basée essentiellement sur le trafic existant que la chaussée supporte sans dommage significatif.